E37
x 430

Из книг К. Смирнова
Е37/430

С. П. Неуструевъ,

БЫВШІЙ ПРЕПОДАВАТЕЛЬ ЛОЦІИ И РѢЧНОЙ ПРАКТИКИ ВЪ НИЖЕГОРОДСКОМЪ РѢЧНОМЪ УЧИЛИЩѢ.

СЛОВАРЬ

волжскихъ судовыхъ терминовъ.

Объясненіе современныхъ и старинныхъ словъ, въ связи съ исторіей волжскаго судоходства.

СЪ РИСУНКАМИ ВЪ ТЕКСТѢ.

НИЖНІЙ-НОВГОРОДЪ.
Электро-типографія Г. Искольдскаго.
1914.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
30175 1987 г.

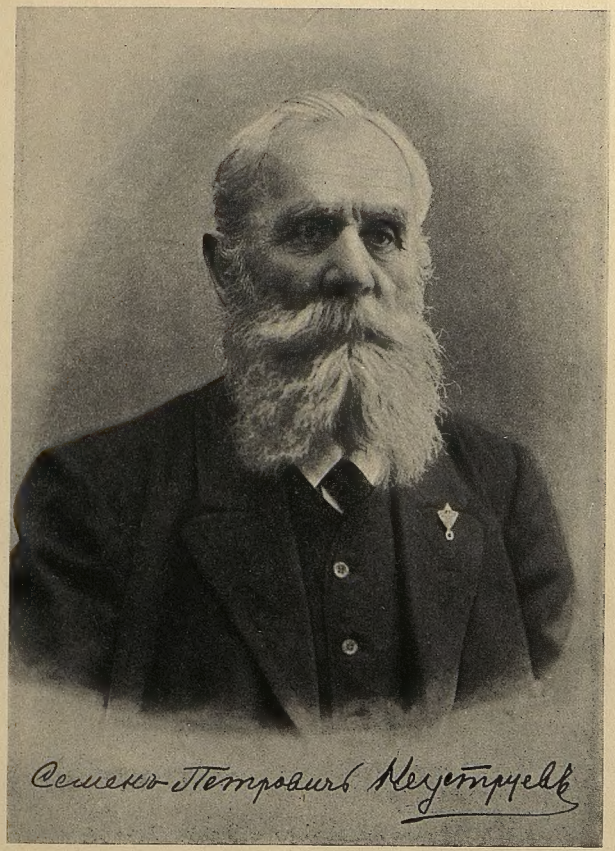
Предисловіе.

Предлагаемый вниманію читателей „Словарь волжскихъ терминовъ“ былъ начатъ мною въ 1893 году и предназначался какъ пособіе при изученіи рѣчной практики въ Нижегородскомъ Рѣчномъ Училищѣ, а также какъ матеріалъ для изученія волжскаго быта и старины для интересующихся Поволжьемъ. Личныя дѣла мои не позволили мнѣ въ то время довести до конца начатую работу и она остановилась раньше, чѣмъ на половинѣ. И вотъ теперь, по прошествіи болѣе чѣмъ 15 лѣтъ, я имѣлъ возможность закончить мой трудъ и представляю его на судъ читателей. Первоначальныя цѣли работы остаются въ ней неизмѣнными. Не претендуя на всестороннее научное и литературное освѣщеніе всѣхъ затрагиваемыхъ въ словарѣ вопросовъ, я главное свое вниманіе обратилъ на то, что знаю самъ изъ своего опыта и практики, заимствуя изъ литературы лишь самое необходимое. Былыя времена волжскаго судоходства оживлены въ моемъ воспомананіи и я не могъ не удѣлить имъ значительнаго мѣста въ моей работѣ. Пусть она не дастъ пропасть въ забвеніи этому прошлому и словамъ, которыя звучали и звучатъ еще и теперь на волжскомъ просторѣ, пока не уничтожились бытовыя старыя черты Поволжья. Вмѣстѣ съ этимъ пожеланіемъ я выражаю надежду, что новыя поколѣнія волгарей не забудутъ своихъ предшественниковъ, піонеровъ волжскаго судоходства, которое они создали и взростили какъ національную гордость.

Всѣмъ тѣмъ, кто помогалъ мнѣ въ исполненіи задуманнаго мною труда совѣтомъ, знаніями и матеріально— я приношу искреннюю и глубокую мою благодарность.

Авторъ.

Нижній-Новгородъ,
Январь 1914 г.


Семенъ-Петровичъ Кеусторевъ

А.

Аварія *(поврежденіе, порча)*—собственно, убытокъ, понесенный какъ судовладѣльцемъ, такъ и грузоотправителемъ отъ какого нибудь несчастнаго случая во время пути, или во время стоянки судна на якорѣ или у пристани. Если судно не застраховано, то судовладѣлецъ несетъ извѣстный убытокъ *во всѣхъ* случаяхъ крушенія или поврежденія судна, а грузоотправитель только тогда, когда нагруженный на потерпѣвшее судно товаръ, вслѣдствіе тѣхъ или иныхъ причинъ, бываетъ потопленъ или испорченъ, и притомъ при условіи, если онъ не былъ застрахованъ. При страхованіи же товара, а также и самаго судна, всѣ убытки всецѣло падаютъ на страховое общество, принявшее судно и товаръ на страхъ. Причины убытка: столкновеніе судовъ, пожаръ судна, крушеніе отъ шторма, когда судно наткнется на якорь, камень, каршу и пр., посадка судна на мель, особенно во время весенняго половодья, когда, вслѣдствіе убыли воды въ рѣкѣ, нѣтъ возможности снять его съ мели ни собственными силами, ни при помощи другихъ судовъ. Къ числу убытковъ, падающихъ на судовладѣльцевъ, слѣдуетъ отнести также и стоимость разгрузки сѣвшаго на мель судна. Если говорится: „судно потерпѣло аварію",—то это значитъ, что оно такъ или иначе, вслѣдствіе тѣхъ или другихъ причинъ, потерпѣло крушеніе или попортилось.

Адмиралтейское клеймо—выжигалось вообще на казенныхъ деревянныхъ судахъ, на бимсахъ или штевняхъ судна, въ видѣ двухъ адмиралтейскихъ якорей, крестообразно расположенныхъ. Если адмиралтейское клеймо было выжжено на частныхъ судахъ, то это обозначало, что судно построено изъ казеннаго лѣса. Иногда на частныхъ судахъ встрѣчалось клеймо „П. Л.",—это значило, что судно было построено изъ лѣсовъ частныхъ владѣльцевъ. Подобныя клейма накладывались далеко ранѣе освобожденія крестьянъ и этимъ-то и объясняются иниціалы „П. Л.", онѣ означали: „Помѣщичій Лѣсъ". Въ судовыхъ билетахъ писалось всегда согласно съ имѣющимися на суднѣ клеймами изъ какого лѣса оно построено: изъ казеннаго ли, или изъ частновладѣльческаго (помѣщичьяго). Впослѣдствіи выжиганіе клейма на деревянныхъ судахъ и выдача именныхъ судовыхъ билетовъ были отмѣнены и замѣнены именными удостовѣреніями о записи судовъ, которыя на паровыхъ судахъ вывѣшиваются на видномъ мѣстѣ, и жестянками съ обозначеніемъ № судна, которыя прибиваются на суднѣ, а также этотъ № знака М. П. С. пишется на внѣшней сторонѣ судна носовой части.

Актъ—письменное свидѣтельство, которое составляется при аваріяхъ съ судами и при другихъ обстоятельствахъ, когда необходимо донести судоходному начальству о случившемся на суднѣ томъ или другомъ болѣе или менѣе важномъ событіи, напримѣръ, о столкновеніи, о паденіи въ воду человѣка и пр. Актъ составляется капитаномъ, или вообще управителемъ судна, въ нѣкоторыхъ случаяхъ пассажирами, иногда судоходнымъ, а случается и полицейскимъ начальствомъ; въ немъ описывается сущность дѣла, указываются свидѣтели событія и пр. Излагать акты слѣдуетъ ясно и точно, такъ какъ на нихъ основываются бывающія нерѣдко впослѣдствіи судебныя разбирательства.

Ало!—На морскихъ судахъ окрикъ „слушай!" На Окѣ же этотъ окрикъ употреблялся въ прежнее время на судахъ, идущихъ конною тягой. Когда лоцману нужно было остановить лошадей, тянувшихъ бичеву судна, онъ кричалъ: „Ало, ло, ло... стой, ало, ло, ло..." махая при этомъ шляпой до тѣхъ поръ, пока не услышатъ его погонщики и шишководъ и не остановятъ лошадей.

Амазонка.—Такъ назывались плоскодонныя деревянныя суда, плававшія по р. Сурѣ въ началѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Отличались они тѣмъ, что носовой ихъ штевень былъ приподнятъ въ видѣ части овальной линіи. Кромѣ того на палубѣ они имѣли зонтъ (крышу на стойкахъ). Длина ихъ была 15—20 саж., ширина 9—12 арш. Груза поднимали до 15.000 пуд. при осадкѣ не больше 1 арш. Предназначались для перевозки хлѣбныхъ грузовъ изъ Суры на Волгу, а обратно перевозили въ Суру желѣзо, соль и др. товары. Почти одновременно появился такой же типъ судовъ, но съ паровой машиной и съ колесами позади длиной 25—30 саж. Чертежи этихъ пароходовъ были привезены изъ Америки съ плавающихъ тамъ такого типа пароходовъ по р. Амазонкѣ. Затѣмъ по такому же типу О-вомъ „Дружина" въ концѣ 80-хъ г. были выстроены пароходы большаго размѣра, названные „Новинками". Длина ихъ 42 саж., ширина 7 саж., высота бортовъ 20 четв. Осадка порожняго 5 четв., съ полнымъ (до 80.000 п.) грузомъ 12 четв.

Амбалы *(амбалы, амвалы)*—Персы, рабочіе въ Астрахани и въ портахъ Каспійскаго моря, занимающіеся, главнымъ образомъ, разгрузкой и нагрузкой судовъ. Въ Астрахань амбалы, какъ состоящіе преимущественно изъ персидскихъ подданныхъ, пріѣзжаютъ числомъ до 30 тыс. человѣкъ только на время навигаціи, на остальное же время года они удаляются въ южные порты Каспійскаго моря и въ Персію. На родинѣ этотъ классъ людей занимается нагрузкой каравановъ изъ судовъ и носитъ названіе „Хасъ-Паши", что собственно значитъ „люди, носящіе собольи шубы". Такъ называютъ ихъ въ насмѣшку надъ ихъ крайней нищетой и надъ ихъ рваной одеждой, состоящей, обыкновенно, изъ грязныхъ лохмотьевъ и заплатъ. Люди эти очень выносливы,—качество въ жаркомъ климатѣ весьма важное, и крайне невзыскательны относительно пищи (питаются всякой дрянью, главнымъ образомъ, зеленью), одежды и жилища (большею частію проводятъ время за работой на пристаняхъ, а спятъ на голой землѣ). Распорядитель надъ работами амбаловъ такой же амбалъ, только болѣе смышленый, называется *„Тамада"*.

Амбарникъ—строевой лѣсъ, иногда мелкій, иногда крупный, употребляемый для постройки амбаровъ и другихъ нежилыхъ, такъ называемыхъ „холодныхъ зданій", не пробиваемыхъ ни мохомъ, ни паклею.

Амбаръ *(слово, вѣроятно, арабскаго происхожденія; употребляется персами и турками, а также и русскими, въ смыслѣ складочнаго мѣста товаровъ или разнаго рода запасовъ и принадлежностей, въ томъ числѣ и хозяйственныхъ).* Въ Приволжьи амбары представляютъ собою большія одноэтажныя и двухъэтажныя деревянныя, а иногда и каменныя безъ оконъ зданія, имѣющія для очистки воздуха въ стѣнахъ подъ самой крышей по нѣсколько продуховъ или отверстій. Зданія эти находятся почти на всѣхъ пристаняхъ волжскаго бассейна, и особенно на тѣхъ изъ нихъ, гдѣ въ теченіе зимы къ открытію навигаціи бываетъ большой привозъ хлѣба; почему, главнымъ образомъ, они и служатъ для хлѣбныхъ складовъ. Въ амбары сгружаются также товары съ судовъ, приходящихъ къ пристанямъ позднею осенью, напр., въ Нижнемъ-Новгородѣ — соль, желѣзо, хлѣбъ, въ Рыбинскѣ—преимущественно хлѣбъ; изъ амбаровъ же

товары отправляются большей частію сухимъ путемъ, преимущественно по желѣзнымъ дорогамъ. Какъ выше сказано, большинство амбаровъ деревянные; каменные же встрѣчаются очень рѣдко, только при большихъ паровыхъ мельницахъ. Деревянные амбары могутъ служить довольно долго, до 50 и болѣе лѣтъ, смотря по ремонту и климатическимъ условіямъ той мѣстности, въ которой они находятся.

Амвалы (см. амбалы).

Анкеръ-штокъ (см. „штокъ").

Аншпугъ—(см. „Гандшпугъ").

Арбузница—судно въ видѣ барженокъ, асламокъ и рыбницъ (или косоушъ), на которомъ перевозятся арбузы, по снятіи ихъ съ бахчей, съ низовьевъ Волги, преимущественно изъ Астрахани и Быковыхъ хуторовъ (Камышинскіе арбузы), въ верховые города. Арбузницы идутъ обыкновенно на буксирѣ парохода. До іюля и августа мѣсяца, т. е. до времени, когда онѣ спеціально предназначаются для перевозки арбузовъ, на нихъ перевозятся товары разнаго рода.

Аренда—(*отдавать въ наймы*); это доходъ, получаемый съ разнаго рода движимаго и недвижимаго имущества, отданнаго владѣльцемъ въ пользованіе другому лицу на извѣстный срокъ и за извѣстную сумму. Въ аренду отдаются: пароходы, баржи и другія суда; земли на берегу рѣки—подъ пристани, подъ постройку и ремонтъ судовъ; затоны и, наконецъ, водные участки рѣки—для ловли рыбы.

Арендаторъ—лицо, берущее въ аренду движимое или недвижимое имущество.

Арендовать—нанять временно судно, пароходъ, домъ, землю и т. п.

Ареометръ— приборъ, служащій для опредѣленія удѣльнаго вѣса жидкихъ тѣлъ. На волжскихъ судахъ ареометръ употребляется для опредѣленія удѣльнаго вѣса нефтяныхъ продуктовъ при пріемѣ ихъ на суда и при сдачѣ. Этотъ приборъ состоитъ изъ стеклянной трубки, въ нижнюю часть которой, чтобы онъ держался въ жидкости въ вертикальномъ положеніи, наливается ртуть, а на извѣстной высотѣ имѣется черта, до которой онъ долженъ погружаться; при приборѣ имѣются двѣ цифровыхъ таблички, на верхней изъ нихъ показанъ удѣльный вѣсъ жидкости, а на нижней—ея температура.

Арки—представляютъ изъ себя соединеніе нѣсколькихъ брусьевъ въ дугообразномъ видѣ, идущихъ отъ носа къ кормѣ судна. Арки служатъ продольнымъ крѣпленіемъ деревянныхъ судовъ и бываютъ: 1) сквозныя, выходящія поверхъ палубы и 2) взаимно-пересѣкающіяся, находящіяся въ корпусѣ судна и идущія по бортамъ его. Сквозныя арки въ вышину составляются изъ 2—3 брусьевъ толщиною 3—4 вершка, соединяясь между собою болтами. Упираясь концами въ кильсоны, по всей длинѣ судна крѣпятся стяжками изъ круглаго желѣза въ $1^1/_2$"—2" толщ. (послѣднія проходятъ отъ верха арки сквозь палубы и подъ кильсонъ). Такихъ арокъ бываетъ одна или двѣ. Арки взаимно-пересѣкающіяся дѣлаются только на деревянныхъ баржахъ. Ставятся онѣ по внутренней стѣнѣ баржи, упираясь концами дуги въ воротовые поясья, а верхней подходятъ подъ подтѣлину и нарѣзываются на копани (на 1"). Состоятъ также изъ нѣсколькихъ частей бруса, соединяясь замкомъ. Крѣпятся черезъ шпангоутъ съ ошвой болтами. Замѣняютъ внутренній баргоутъ. Кромѣ арокъ, служащихъ крѣпленіемъ, на буксирныхъ пароходахъ ставятся на палубѣ, на кормовой части, такъ называемыя

буксирныя арки, назначеніе которыхъ поддерживать буксиръ на нѣкоторомъ разстояніи отъ палубы такъ, чтобы онъ не могъ задѣвать при поворотахъ за постройки или кнехты, шпили и пр., а также не могъ быть опаснымъ для людей. Буксирныя арки дѣлаются желѣзныя и верхняя полка ихъ покрывается березовой или дубовой доской, чтобы буксиръ лучше скользилъ по аркамъ.

Артель—общество лицъ, занимающихся однимъ дѣломъ и работающихъ совмѣстно, при чемъ заработанныя деньги соединяются въ одну общую сумму, и потомъ за выдѣломъ изъ нея извѣстной части денегъ, на удовлетвореніе разныхъ нуждъ и расходовъ, дѣлится между членами общества поровну. Распорядителями въ артеляхъ бываютъ выборные старосты. Среди волжскихъ судорабочихъ и грузчиковъ выборное начало встрѣчается рѣдко, въ большинствѣ же случаевъ артель на Волгѣ собирается подрядчикомъ, который является не только распорядителемъ работъ, но и посредникомъ между нанимателемъ и артелью, вслѣдствіе чего ему достается львиная доля заработка. Изъ нижеслѣдующаго можно видѣть, какъ обыкновенно разсчитываются съ артелями подрядчики: артель, напримѣръ въ числѣ 50 человѣкъ, нанимается выгрузить судно по 6 руб. съ каждой тысячи пудовъ; подрядчикъ получаетъ въ свою пользу: по 50 коп. съ тысячи пудовъ и еще пай, какъ и каждый артельщикъ, со всей суммы заработанныхъ артелью денегъ, которыя въ этомъ случаѣ дѣлятся не на 50 частей (паевъ), по числу рабочихъ, но на 51 часть. Артели на Волгѣ, кромѣ судорабочихъ, бываютъ плотничныя, бондарныя и пр.

Помимо артелей грузчиковъ и судорабочихъ на Волгѣ существуютъ артели и среди служащихъ. Такія артели составляются изъ единовременныхъ взносовъ (паевъ) каждаго участника и эти паи составляютъ отвѣтственный капиталъ передъ довѣрителями за каждаго члена артели. Такія артельныя организаціи утверждаются Правительствомъ и Биржевымъ Комитетомъ, при чемъ находятся всегда подъ контролемъ Биржеваго Комитета и Министерства Финансовъ. Изъ такихъ артелей много служитъ въ качествѣ агентовъ, кассировъ и др. отвѣтственныхъ лицъ.

Артельщикъ—лицо, состоящее въ артели.

Асламки или асланки—небольшія суда, по типу принадлежащія къ косоушамъ и имѣющія по виду нѣкоторое сходство съ морскими шхунами. Плаваютъ онѣ, преимущественно, между г.г. Саратовомъ и Астраханью; выше Саратова встрѣчаются рѣдко. Длина асламокъ отъ 6 до 12 саженъ, ширина отъ 2 до 3 саженъ, высота бортовъ (ошвы) отъ 13 до 18 четвертей и болѣе. До появленія на Волгѣ пароходства, суда эти были распространены особенно и плавали подъ парусами; теперь же онѣ ходятъ какъ подъ парусами, такъ и на буксирѣ пароходовъ. Асламки строятся близъ села Чернорѣчья, Балахнинскаго уѣзда, Нижегородской губерніи, а также и въ Астрахани. Продолжительность службы ихъ отъ пяти до восьми лѣтъ. Палубная настилка на этихъ судахъ дѣлается частью на носу, частью на кормѣ, средина же покрывается только временно. Грузу асламка поднимаетъ отъ тысячи до пяти тысячъ пудовъ и болѣе, средняя осадка отъ 8 до 12 и болѣе четвертей. Мачтъ двѣ: одна въ срединѣ, другая въ носовой части. Главный такелажъ состоитъ изъ 3 четырехъ-рогихъ якорей: 7-ми, 5-ти и 3-хъ пудоваго вѣса; одинъ изъ якорей служитъ становымъ, а два другіе запасными; шейма къ становому якорю — пяти-дюймовая, смоляная, длиною въ 30 саженъ; остальныя, которыми запасаются для разныхъ потребностей—тонкія, преимущественно бѣльныя, длиною не болѣе 100 саженъ каждая.

Рис. № 1. Асламка.

Асланки (смотр. „асламки“).

Атласъ—собраніе географическихъ или другого рода картъ, плановъ и рисунковъ.

Ахтеръ-штевень или Старнпостъ. (*Морской терминъ*). Смотр. „Штевень“.

Айда. (*Татарское „гайда“—идемъ*). Возгласъ этотъ употребляется исключительно рабочими, когда они собираются идти куда-нибудь.

Б.

Баба. Бабы бываютъ чугунныя и деревянныя и имѣютъ различныя назначенія. *Чугунная баба*—кусокъ чугуна, въ видѣ параллелопипеда, въ одномъ концѣ котораго находится слитое вмѣстѣ съ нимъ желѣзное кольцо. Вѣсъ такихъ бабъ отъ 20 до 40 пудовъ; при ихъ помощи вбиваются деревянныя сваи при постройкѣ мостовъ и другихъ сооруженій; онѣ приводятся въ дѣйствіе посредствомъ копра, блока и особой снасти (смотр. „коперъ“ и „блокъ“). *Деревянная баба*—это бревно, бывающее, смотря по надобности, разнаго размѣра, но преимущественно длиною отъ 2 до 3 саженъ и толщиною отъ 5 до 8 вершковъ; употребляется она на рѣкахъ волжскаго бассейна главнымъ образомъ при вытаскиваніи изъ воды на берегъ судовъ и разнаго рода тяжестей, а также и при постановкѣ на пароходы и вытаскиваніи изъ нихъ котловъ и другихъ тяжелыхъ машинныхъ частей. Машина, частью которой служитъ эта баба, собственно тотъ-же воротъ (смотри „воротъ“), но только съ нѣкоторыми измѣненіями. Устраивается деревянная баба такъ: выбравъ предварительно бревно соотвѣтственной длины и толщины, дѣлаютъ на одномъ изъ его концовъ (вершинъ) небольшую вырубку или заплечики (шея), а въ срединѣ—квадратное углубленіе. Затѣмъ, на берегу рѣки вырывается яма въ видѣ колодца, глубиною не болѣе $1\frac{1}{2}$ арш.,

которая и обгораживается короткими досками (тесомъ); въ эту яму противоположнымъ „шеи“ концомъ (комлемъ) и ставится баба, при чемъ сдѣланное въ ея серединѣ углубленіе должно быть отъ поверхности земли не выше $1^1/_2$ арш. и въ него (т. е. въ углубленіе) вставляется „палецъ“ (кусокъ дерева), длиною до 5 и толщиною до 3 вершковъ. На „шею“, которая такимъ образомъ будетъ находиться на вершинѣ бабы, накладывается хомутъ (т. е. петля) изъ каната, а на „палецъ“—гужъ (тоже петля изъ каната). Надѣтый на „шею“ хомутъ зачаливается своей серединою неособенно толстой снастью, длиной саженъ въ пятнадцать, затѣмъ концы этой снасти, выходящіе съ обѣихъ сторонъ „шеи“, прикрѣпляются „на-туго“ за два небольшіе якоря или за врытые въ землю столбы. Якоря и столбы должны находиться отъ основанія бабы на разстояніи 6—7 саженъ. Вышеуказанная снасть въ этихъ случаяхъ называется „разснасткою“ (или оттяжками). Въ гужъ, надѣтый на „палецъ“, вставляется серединою, или однимъ своимъ концомъ, что дѣлается чаще, рычагъ („подтоварина“, жердь), длиною до четырехъ саженъ; посредствомъ этого рычага, приводимаго въ движеніе „въ ручную“ (т. е. людьми) или лошадьми, какъ и всякій воротъ, баба приводится въ дѣйствіе. Съ помощью 8—12 деревянныхъ „бабъ“, но въ зависимости отъ количества блоковъ, можно вытащить съ воды на берегъ, по наклонной плоскости, пароходъ въ 200—300 футъ длины и вѣсомъ отъ 12 до 15 тысячъ пудовъ.

Бабка (смотр. „приставка“).

Багажный приказчикъ—лицо, завѣдующее пріемомъ багажа, а также наблюденіемъ за тѣми помѣщеніями, гдѣ складывается багажъ. Багажные приказчики бываютъ на пристаняхъ и на пароходахъ; на послѣднихъ дѣятельность ихъ нѣсколько сложнѣе. Роль багажныхъ не ограничивается только пріемомъ и выдачею багажа, но, вообще, на нихъ возлагаютъ исполненіе такихъ обязанностей, которыя не имѣютъ никакого отношенія къ багажу. По прямому смыслу своихъ обязанностей багажные имѣются только на пассажирскихъ пароходахъ, но и здѣсь они завѣдуютъ не исключительно багажемъ: такъ на нѣкоторыхъ пассажирскихъ пароходахъ имъ поручается кромѣ того наблюденіе за пріемомъ топлива и товаровъ, за освѣщеніемъ парохода и за его чистотой и проч.; очевидно, они въ такихъ случаяхъ являются какъ бы помощниками помощниковъ капитана. На буксирныхъ же пароходахъ они исполняютъ большую часть обязанностей помощниковъ капитана, а именно: наблюдаютъ опять-же за пріемомъ топлива, разныхъ матеріаловъ, за освѣщеніемъ и чистотою парохода, за отдачей и подъемомъ якорей, за порядкомъ вообще, такъ что команда по отношенію къ нимъ находится въ нѣкоторомъ подчиненіи и, наконецъ, они иногда бываютъ вмѣстѣ съ тѣмъ и конторщиками.

Багажъ.—Имущество при пассажирѣ,—которое вслѣдствіе большого вѣса или громоздкости не можетъ быть перевозимо безплатно; такое имущество также не оставляется на рукахъ у пассажира, а помѣщается въ особыхъ „багажныхъ“ отдѣленіяхъ или въ люкахъ, причемъ за утрату и порчу его отвѣчаетъ администрація пароходства. Отвѣтственность передъ пассажиромъ за багажъ обыкновенно бываетъ 1 рубль за каждый фунтъ багажа. Пріемъ багажа на доставку производится безъ внутренняго осмотра, такса за перевозку превышаетъ тарифъ за обыкновенные груза въ три и болѣе раза. Иногда же по соглашенію пассажира съ пароходствомъ очень цѣнный, но превышающій по правиламъ пароходства по вѣсу багажъ оставляется на рукахъ (т. е. на отвѣтственности) пассажира.

Багай—инструментъ, съ помощью котораго вытаскиваютъ изъ досокъ гвозди, неимѣющіе шляпокъ. Это—кусокъ желѣза, длиною отъ 5 до 6 фут., разной толщины, въ одномъ концѣ нѣсколько загнутый въ одну сторону; толщина „багая" достигаетъ на одномъ изъ его концовъ до 2-хъ дюймовъ, а далѣе къ другому концу она постепенно уменьшается, такъ что противоположный конецъ тоньше перваго на $^1/_2$ дюйма и заканчивается окружностью. Извѣстную, такъ сказать, пропорціонально соотвѣтствующую длинѣ, толщину даютъ багаю для того, чтобы онъ не сломился, такъ какъ въ дѣйствіи онъ служитъ рычагомъ. Сквозь толстый загнутый конецъ багая проходитъ неподвижная ось, на которую насаживается желѣзная скоба. Она представляетъ изъ себя три металлическихъ пластины, высотой равныя съ толщиной того конца багая, къ которому она примыкаетъ, а толщиной въ одинъ дюймъ, причемъ промежутокъ между концомъ багая и передней пластиной дѣлаютъ настолько малымъ, чтобы гвоздь въ него не входилъ. Багай приводится въ дѣйствіе слѣдующимъ образомъ: конецъ его примыкаетъ къ гвоздю вплотную, скоба поднимается, при этомъ поднимается и багай. Когда между плоскостью, на которой находится гвоздь, и багаемъ образуется острый уголъ въ 30—40 градусовъ, скоба опускается и гвоздь попадаетъ между ея передней стѣнкой и концомъ багая. Затѣмъ производится давленіе на тонкій конецъ багая и выгибъ, образующійся отъ загнутія толстаго конца, служитъ точкой опоры, вслѣдствіе чего багай дѣлается рычагомъ, такъ что толстый конецъ его и передняя пластина скобы сжимаютъ гвоздь и послѣдній такимъ образомъ вытаскивается изъ доски. Съ помощію багая, при разборкѣ старыхъ судовъ и строеній вынимаются изъ дерева гвозди, иногда крупныхъ размѣровъ.

Багоръ—желѣзная насадка на шестѣ, имѣющая два острія, изъ которыхъ одно прямое, а другое загнуто ввидѣ крюка и служитъ въ разныхъ случаяхъ: оттолкнуться, придержаться, при выводкѣ льда и проч.

Базанная—(*морское—штакъ-базанъ*) снасть, поддерживающая мачту спереди, т. е. со стороны носовой части (см. мачта).

Бакенъ — плавучій маякъ, служащій предостереженіемъ мели или другого опаснаго мѣста. Бакены имѣютъ видъ конуса, высота котораго 4—5 четвертей, діаметръ основанія нѣсколько менѣе. Дѣлаются бакена изъ тонкаго котельнаго или кровельнаго желѣза; вершина конуса немного срѣзана и въ это отверстіе поставлена втулка, въ которую устанавливается для ночного освѣщенія фонарь. Внутри конуса отъ вершины проходятъ три нетолстыхъ желѣзныхъ полоски, выходящія ниже основанія и концы ихъ загнуты во внѣшнюю сторону въ видѣ лапокъ. Этими лапками бакенъ прикрѣпляется къ такъ называемой „крестовинѣ". Крестовина представляетъ изъ себя соединеніе трехъ брусьевъ въ 2—3 вершка толщиною, въ видѣ буквы А и служитъ для плавучести. Для того, чтобы крестовину съ бакеномъ не унесло теченіемъ, ее устанавливаютъ на якорѣ или камнѣ. Окраска бакеновъ бываетъ трехъ родовъ: въ красный, бѣлый цвѣтъ и перемежающимися полосами краснаго и бѣлаго цвѣта (пестрые). Бакены, окрашенные въ красный цвѣтъ, указываютъ опасность съ правой стороны по теченію рѣки, окрашенные въ бѣлый цвѣтъ указываютъ опасность съ лѣвой стороны по теченію рѣки, окрашенные-же полосами краснаго и бѣлаго цвѣта (пестрые бакены) или опасность въ данномъ мѣстѣ, напр.: карча, камень и т. п., или раздѣленіе фарватера. (Въ настоящее время взамѣнъ одного пестраго бакена стали ставить два бакена—красный и бѣлый). Въ ночное время цвѣтъ фонарей соотвѣтствуетъ ихъ окраскѣ, такъ—красные бакены освѣщаются фонаремъ съ красными стеклами, а бѣлые—съ бѣлыми.

Баковые гвозди.—Желѣзные гвозди, кованые ручнымъ способомъ, съ широкой шляпкой, длиной отъ 4 до 7 вершковъ; употребляются преимущественно въ судостроеніи.

Баксуй—выраженіе волжскихъ грузчиковъ. Когда на судно грузятъ какую либо тяжесть и ее нужно повернуть въ какую либо сторону, то говорятъ: „баксуй".

Бакъ. 1) Помосты на носовой и кормовой частяхъ безпалубныхъ судовъ волжскаго бассейна; причемъ носовой бакъ, гдѣ помѣщается шпиль и ухваты, носитъ названіе „шакша", подъ нимъ судорабочіе варятъ пищу; кормовой же бакъ, служащій для жилья водолива, а иногда и судохозяина, называется „казенкой". 2) На пароходахъ бакомъ называется металлическій резервуаръ для храненія воды.

Балакать. Слово фигуральное, заимствовано оно отъ бурлаковъ-гребцовъ и означало слѣдующее: когда суда ходили по Волгѣ на веслахъ, и гребцы тихо работали веслами, лоцманъ или рулевой дѣлалъ бурлакамъ замѣчаніе и говорилъ: „что вы балакаете веслами воду, а не гребете, какъ слѣдуетъ". Теперь терминъ этотъ „балакать" употребляется на пароходахъ въ томъ случаѣ, когда приходится пароходу пережидать у перекатовъ или узкихъ мѣстахъ прохода другихъ судовъ и проч., вслѣдствіе невозможности разойтись съ ними, и подержаться на одномъ мѣстѣ. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: надо немного побалакать, т. е. поработать самымъ тихимъ ходомъ для того, чтобы пароходъ не сносило теченіемъ и не шелъ онъ впередъ.

Балка. Это 4-хъ-гранное, а иногда и круглое бревно, называемое перекладиной-матицей, служащее опорой потолка и половъ. На волжскихъ пароходахъ, смотря потому, желѣзные они или деревянные, употребляются и соотвѣтствующія балки, т. е. желѣзныя или деревянныя, которыя, въ количествѣ двухъ, проходятъ подъ палубой парохода поперекъ его, отъ борта до борта, при чемъ скрѣпляются какъ съ палубой, такъ и съ бортами. Въ образующемся между балками промежуткѣ находится машинное отдѣленіе и, вслѣдствіе этого, балки служатъ для укрѣпленія машинныхъ рамъ, чрезъ которыя проходитъ гребной валъ. Желѣзныя балки дѣлаются въ видѣ длинныхъ трубъ, имѣющихъ въ сѣченіи форму или параллелограмма, или треугольника; высота стѣнокъ зависитъ отъ размѣровъ парохода.

Балластъ *(грузъ, тяжесть)*—камни, песокъ и прочія тяжести на судахъ, употребляемыя для ихъ устойчивости; на нефтянкахъ балластъ кладется на срединѣ, чтобы не обвисали носовыя и кормовыя оконечности судна; что-же касается деревянныхъ судовъ, на которыхъ перевозится керосинъ, то вся палуба ихъ застилается слоемъ земли отъ 3 до 4 вершковъ толщины; на большихъ же баржахъ земли насыпается иногда по приблизительному разсчету до семи тысячъ пудовъ и болѣе.*) Это вызывается двумя причинами: во 1), чтобы предохранить судно отъ пожара и во 2), керосинъ, какъ извѣстно, легче воды, а поэтому, при наливѣ въ баржу, уровень его въ трюмѣ относительно осадки будетъ выше ватерлиніи, а такъ какъ въ баржахъ вообще не мало щелей и скважинъ, то продуктъ этотъ можетъ легко утечь, съ утечкою же и самое судно поднимается изъ воды все выше, такъ что, въ концѣ концовъ, особенно при продолжительномъ плаваніи, керосинъ можетъ и совсѣмъ утечь изъ баржи. Балластъ употребляется и на волжскихъ пароходахъ, но только на тѣхъ изъ нихъ, которые не устойчивы и узкодонны. Въ этомъ случаѣ онъ бываетъ въ двухъ видахъ: это—или бочка съ пескомъ, или телѣжка со старымъ негоднымъ желѣзомъ. Какъ бочки,

*) Такой способъ перевозки керосина практиковался до введенія желѣзн. баржей.

такъ и телѣжки, въ случаѣ надобности, перекатываются отъ одного борта къ другому.

Баллеръ (*морское названіе*)—веретено, на которомъ на волжскихъ пароходахъ вращается шпиль

Балуй—фигуральное выраженіе волжскихъ грузчиковъ, судорабочихъ и матросовъ, собственно „переверни". Когда необходимо оборотить сходню, переброшенную съ дебаркадера, или баржи, или просто съ какого либо мѣста приставанія на пароходъ, или вообще на какое бы то ни было судно, то говорятъ—„балуй", т. е. переверни сходню съ одной стороны на другую, но не ребромъ, а съ площади на противоположную площадь.

Банка—1) песчаныя отмели на взморьѣ и при устьяхъ рѣкъ; 2) доска, замѣняющая на лодкѣ скамейку, которая дѣлается для сидѣнія гребцовъ. На рѣкахъ волжскаго бассейна лодочныя банки принято называть „бесѣдками".

Баракъ—1) оврагъ, выходящій въ рѣку; 2) временное строеніе изъ досокъ или бревенъ. Во время эпидемій холеры или чумы, бараками назывались временныя больницы и пріемные покои, устраиваемые для судорабочихъ въ разныхъ пунктахъ.

Баранъ—1) простое бревно, которое носитъ это названіе лишь въ томъ случаѣ, когда оно употребляется въ качествѣ вала въ воротѣ, приспособленномъ для поднятія тяжестей снизу, какъ-то: для поднятія руля и вытаскиванія изъ воды якорей. Устраивается онъ на Волгѣ двояко: а) то онъ перпендикулярно кладется съ лодки на лодку; въ этомъ случаѣ онъ приводится въ дѣйствіе слѣдующимъ образомъ: къ нему привязывается особой снастью ручка, которую вертятъ, вслѣдствіе чего вертится и баранъ и наматывается на него канатъ, а съ помощью послѣдняго поднимается и тяжесть; б) то кладется въ длину одной лодки въ вырубки (гнѣзда), сдѣланныя на перекинутыхъ съ борта на бортъ перекладинахъ (оздахъ); но такъ какъ вырубки бываютъ неособенно глубоки и баранъ можетъ изъ нихъ выйти, то по обѣимъ ихъ сторонамъ пришиваются (прикрѣпляются) куски дерева (мушки); при такомъ устройствѣ баранъ приводится въ дѣйствіе уже двумя ручками, вкладываемыми въ вырубки, сдѣланныя по обѣимъ концамъ барана такъ, что, если одна ручка встанетъ вертикально, то другая ляжетъ горизонтально; однимъ словомъ, ручки, находясь въ дѣйствіи, всегда находятся другъ къ другу въ положеніи прямого угла. 2) Бараномъ называется также шпангоутъ на тихвинкахъ и полулодкахъ, который ставится на одной плоскости съ ахтеръ-штевнемъ въ недалекомъ разстояніи отъ этого послѣдняго. 3) Подъ словомъ „баранъ" разумѣютъ еще закрутки на канатѣ.

Барашки. Это—1) или бѣлые гребни волнъ, или 2) небольшіе металлическіе винты особаго устройства, употребляемые въ различныхъ судовыхъ механизмахъ.

Баргоутъ—нѣсколько рядовъ (не болѣе 4-хъ) наружной сбшивки (ошвы) судна, по серединѣ обоихъ его бортовъ, какъ съ наружной, такъ и съ внутренней ихъ стороны, на высотѣ 8 четвертей отъ днища. Разница баргоута отъ остальной обшивки заключается въ томъ, что онъ дѣлается толще этой послѣдней на 2—3 дюйма и накладывается на шпангоуты, для чего въ немъ дѣлается вырубка отъ 1 до $1^1/_2$ дюйма. Баргоуты, внутренній и внѣшній, скрѣпляются между собою болтами, переходящими черезъ шпангоуты, что дѣлается для лучшаго скрѣпленія судна. Устройство баргоутовъ съ внѣшней и внутренней стороны при-

мѣняется однако только на большихъ палубныхъ судахъ, напр. на баржахъ; на судахъ же легкой постройки (строящихся на одну путину) и безпалубныхъ они употребляются только съ наружной стороны, а на бѣлянахъ и коломенкахъ замѣняются, смотря по величинѣ судна, 3—6 рядами, такъ называемыхъ привальныхъ брусьевъ, толщиною отъ 3 и болѣе вершковъ, сдѣланныхъ изъ развала, наложенныхъ на ошву и прикрѣпляемыхъ вмѣстѣ съ этой послѣдней къ шпангоутамъ шпигорными гвоздями.

Баржа. Такъ называлось первоначально небольшое гребное или парусное судно, служившее въ приморскихъ портахъ для нагрузки или разгрузки морскихъ судовъ. Затѣмъ такъ стали называться большія, гребныя, военныя суда, имѣвшія значительное количество гребцовъ, отличавшіяся вмѣстимостью для пассажировъ, легкостью на ходу, крѣпостью и изяществомъ отдѣлки. Баржи въ Россіи появились со временъ Петра Великаго, именно въ видѣ судовъ того же типа, какого онѣ были заграницею, т. е. для прибрежнаго морского плаванія, а не рѣчныя.

Рис. № 2. Деревянная баржа.

На рѣкѣ Волгѣ начало деревянному баржестроенію было положено вмѣстѣ съ введеніемъ на ней пароходства. Такъ какъ постройка судовъ типа баржи, какъ грузового судна, была незнакома нашимъ судостроителямъ, то въ первое время они строились по чертежамъ и подъ руководствомъ инженеровъ, хозяйственнымъ способомъ. Такъ были на Волгѣ выстроены первыя баржи О-вомъ „по Волгѣ учр. въ 1843 году" въ городѣ Балахнѣ. Затѣмъ баржестроеніе стало постепенно развиваться; перенеслось и въ другія мѣста Поволжья, Нижегородскую, Костромскую губерніи, и на Каму въ Усолье и Соликамскъ и перестало быть тайной. Явились другіе способы построекъ, напр., подрядный,—постройка по заказу; промысловый—лично для своей перевозки грузовъ или для сдачи въ аренду, и базарный,—т. е. на вольную продажу. Такъ первыми баржестроителями были балахнинскіе плотники, которые и сейчасъ считаются лучшими изъ строителей.

Постройка баржей производится по ранѣе выработанной спесификаціи и составленнымъ чертежамъ. Размѣромъ волжскія баржи прежде строились отъ 20—45 саженъ длины, отъ 4 до 6 саженъ ширины, высотою бортовъ 20—22 четверти; грузоподъемностью отъ 30 до 140 тыс. пудовъ при осадкѣ 12—15 четвертей; стоимость такихъ баржей была отъ 4 до 14 тысячъ рублей. Баржи длиною меньше 20 саж. называются баржонками или ноликами; они поднимаютъ груза отъ 6 до 20 тыс. пудовъ.

Въ 1896 году появился типъ баржей, называемыхъ системными; онѣ введены спеціально для перевозки грузовъ съ Волги черезъ Маріинскую систему въ С.-Петербургъ. Длина ихъ 33 саж., ширина $4^1/_2$ саж., грузоподъемность при осадкѣ 10 четвертей до 50 тысячъ пудовъ. Лѣтъ пятнадцать тому назадъ, на Волгѣ, для перевозки нефтяныхъ продуктовъ введенъ новый типъ судовъ „американской системы", размѣрами отъ 50 до 75 саж. длины и отъ 7—10 саж. ширины, грузоподъемностью отъ 250 и до 500 тысячъ пудовъ при осадкѣ 15—18 четвертей.

Волжскія баржи строятъ прочно и чисто. На нихъ ставится одна откладывающаяся мачта для поднятія паруса. Руль дѣлается навѣсный съ досчатымъ полотномъ (перо), основанный на 2—4 вертикальныхъ деревьяхъ (сапоги), на которыя сверху надѣтъ румпель (губа). По системѣ постройки баржи очень сходны съ обыкновенными барками, отличаясь отъ нихъ болѣе прочной постройкой. Копани и днище дѣлаются изъ еловаго лѣса; внутреннее крѣпленіе составляютъ: внутренніе дугообразные пояса, крестообразные редерсы, воротовые поясья и кильсоны, служащіе для придачи баржамъ болѣе крѣпости. Иногда кладутъ внутренній баргоутъ для того, чтобы еще болѣе предохранить отъ прогиба, а подъ концы бимсовъ подводятъ продольные брусья, т. наз. подтѣлины. Скрѣпленіе дѣлается желѣзными болтами и гвоздями, днище крѣпится съ копанями и кильсонами болтами и нагелями. Днище, наружную обшивку (ошву) и палубу конопатятъ смольной паклей и смолятъ. Не смотря на такую тщательную связь набора съ обшивкой баржи, благодаря неправильной погрузкѣ, получаютъ прогибъ и даютъ течь. Водоотливными средствами служатъ деревянныя помпы. Срокъ службы деревянной баржи до 15 лѣтъ. Баржи обыкновенно строятъ зимою подъ открытымъ небомъ на клѣткахъ (стапеляхъ) и по окончаніи постройки дожидаются весенней прибыли воды, которая ихъ снимаетъ. Случается, что баржи спускаются на воду и лѣтомъ, но въ этомъ случаѣ для ихъ постройки мѣсто выбираютъ крутой берегъ (яръ) и спускъ этихъ баржей производится съ помощію склизней. Съ теченіемъ времени благодаря успѣхамъ въ баржестроеніи и удобства буксировки баржей пароходами, баржи почти вытѣснили прежніе типы плавающихъ на Волгѣ судовъ.

Болѣе десяти лѣтъ какъ на волжскомъ бассейнѣ появился новый типъ „желѣзныхъ" баржей, служащихъ для перевозки нефти и ея продуктовъ, взятый съ Каспійскаго моря, гдѣ впервые началъ перевозить нефть Астраханскій купецъ Н. И. Артемьевъ. Нынѣ размѣры наливныхъ баржей достигли громадныхъ размѣровъ,—такъ баржа Д. В. Сироткина „Марфа Посадница" имѣетъ длину 73 сажени, ширину 10 саж., высоту бортовъ 24 четверти, грузоподъемностью 500 тысячъ пудовъ. Такія баржи имѣютъ для управленія три, а иногда и четыре руля, дѣйствующихъ черезъ штурвалъ. Носовая часть (штевень) приподнята съ большимъ подворотомъ для меньшаго сопротивленія воды.

Постановленіемъ Мин. Пут. Сообщенія всѣ наливныя деревянныя суда, плавающія на волжскомъ бассейнѣ, какъ съ сырой нефтью, такъ и съ ея продуктами, должны замѣниться желѣзными, т. к. изъ деревян-

ныхъ судовъ нефть, уходя черезъ пазы, загрязняетъ воду, что вредно вліяетъ на здоровье людей и губитъ рыбу. Такой громадной величины баржи нашли удобнымъ строить еще потому, что она легче на ходу нѣсколькихъ меньшаго размѣра баржей съ тѣмъ же количествомъ груза. Такъ для 500 тысячъ пудовъ груза нужно 4 баржи, поднимающихъ по 125 т. пуд., почему будетъ сопротивленіе водѣ четырехъ, а не одного пыжа, длина воза будетъ въ 2 или три раза длиннѣе и будетъ больше рыскливости—стоимость вышесказанной баржи до 125 тысячъ рублей. Въ настоящее время строятся желѣзныя баржи длиною уже 75 саж., шириною 11 саж., грузоподъемность доведена до 600—650 тысячъ пудовъ при полной осадкѣ 19 четвертей. Такія баржи имѣютъ для поднятія парусовъ двѣ или три мачты, у нѣкоторыхъ изъ нихъ дѣлаютъ по 3—4 руля. Носовая часть ихъ дѣлается лыжеобразной формы, какъ это дѣлалось раньше на расшивахъ, корма обрѣзана по отношенію бортовъ подъ прямымъ угломъ, отъ днища же сдѣлана съ подворотомъ.

Рис. № 3. Желѣзная баржа.

Барка—самый распространенный типъ судовъ въ Россіи, плавающихъ по рѣкамъ, озерамъ и даже по морскимъ заливамъ и гаванямъ. Эти суда—безпалубныя, различной величины и носятъ разныя названія: мокшанъ, енотаевокъ, баггоутовъ, полубаггоутовъ, каюковъ, посудинъ, бѣлянъ, коломенокъ, межеумокъ, унжаковъ, полубарокъ, лодокъ, полулодокъ, плашкоутовъ и пр.

Барказъ или баркасъ—Въ старину были самыя большія, гребныя грузовыя суда. На рѣкахъ волжскаго бассейна барказами называются: 1) маленькіе винтовые парсходики и 2) деревянныя и желѣзныя суда американскаго типа, съ приподнятымъ носомъ, какъ у старинныхъ расшивъ, кормовая часть тоже приподнята, но съ совершенно тупымъ образованіемъ; имѣютъ 2 или 3 руля. Барказы отличаются еще отъ баржей тѣмъ, что вмѣсто палубы имѣютъ тентъ на вышинѣ отъ борта не ниже 1 саж., огороженный рееччой стѣнкой съ 2-мя или 3-мя въ ней воротами. Размѣры баркасовъ бываютъ 30—40 саж. длины, 6—7 саж. ширины и при осадкѣ 5—6 четвертей поднимаютъ груза 30—40 тысячъ пудовъ. Баркасы главнымъ образомъ заняты перевозкой разнородныхъ грузовъ по р. Окѣ отъ Н.-Новгорода до Москвы и обратно.

Барсъ—простая, несложная машина, представляющая изъ себя бревно или желѣзную пластину; будучи снастью подвѣшено за центръ

тяжести къ какой-либо перекладинѣ, напр. сабану и т. п., раскачивается и тяжестью, соединенной съ размахомъ, усиливаетъ ударъ. Въ судоходномъ промыслѣ барсы употребляются при постройкѣ и ремонтѣ судовъ, а также при спускѣ ихъ съ клѣтокъ.

Бассейнъ—1) покатость мѣста, въ предѣлахъ котораго течетъ рѣка; 2) главная рѣка со всѣми притоками и 3) водохранилище.

Батканъ—илъ, образующійся на днѣ рѣки тамъ, гдѣ обыкновенно не бываетъ теченія, наприм. подъ рынкомъ, за пескомъ, въ затонахъ и проч. Волжскими судоходцами баткакъ узнается или посредствомъ наметки, если судно въ ходу, или по поднятымъ изъ воды якорю и канату, если оно стало на якорь случайно въ ночное время. Якорь и канатъ, попавъ въ баткакъ, загрязняются; наметкою же опытный матросъ-наметчикъ узнаетъ о присутствіи баткака довольно легко, такъ какъ онъ очень мягокъ, тогда какъ песокъ, составляющій дно Волги, по преимуществу болѣе упругъ и жестокъ; что же касается каменистаго дна, то онъ наметкою узнается тотчасъ же безъ всякаго труда. Присутствіе на днѣ баткака всегда показываетъ, что судно сбилось съ фарватера.

Бахилы—кожаная обувь, шитая изъ бѣлой кожи, мягкая, безъ подошвъ и задниковъ, на подобіе татарскихъ „ичеговъ“, но съ высокими голенищами выше колѣнъ. Шьются очень прочно, такъ что рѣдко промокаютъ. Бахилы въ прежнее время составляли необходимую принадлежность одежды бурлака, а теперь ихъ можно видѣть только у рабочихъ, работающихъ на ватагахъ. Бахилы надѣвались поверхъ чулокъ или онучей, а сверхъ бахилъ надѣвались лапти. Стоимость бахилъ въ 50—60 годахъ была отъ $1^1/_2$ до $2^1/_2$ руб. за пару, теперь же ихъ расцѣниваютъ въ 5-6 руб. за пару. Бахилы по легкости своей замѣняли кожаныя сапоги, а стоимость ихъ была ниже.

Башмакъ—желѣзная скоба, имѣющая видъ половины прямоугольнаго параллелопипеда, получаемой отъ сѣченія по діагональной плоскости, прикрѣпляемая снаружи корпуса судна къ его борту, на грузовой ватерлиніи. Въ башмакъ вставляютъ деревянные кронштейны, поддерживающіе отводные брусья. На пассажирскихъ пароходахъ башмаки служатъ гнѣздами для постановки кормовыхъ мачтъ.

Бензель *(морской терминъ)*—тонкая веревка для связыванія концовъ двухъ снастей между собою.

Береговатѣе—идти на пароходѣ или вообще на суднѣ ближе къ берегу.

Береговой шпиль. Такъ называется переносный воротъ, устраиваемый на деревянномъ основаніи, сдѣланномъ изъ брусьевъ или кокорей служитъ для вытаскиванія на берегъ лодокъ, дощаниковъ и др. мелкихъ судовъ, а иногда тяжестей съ судовъ на берегъ, напр. котловъ и пр.

Бери хозомъ. Когда нѣсколькимъ грузчикамъ бываетъ не подъ силу, или нѣтъ возможности пронести по извѣстному мѣсту тотъ или другой грузъ, то дѣлается распоряженіе: „бери хозомъ“; т. е. опусти грузъ на мѣстѣ и дружно тащи его далѣе по полу или по землѣ на веревкахъ.

Берлинка *(или берлина)*—судно типа барокъ—длиною 18—20 саж., шириною 12 арш., съ грузоподъемностью отъ 16 до 20 тысячъ пудовъ. Служатъ эти суда отъ 5-ти до 7-ми лѣтъ; строятся по преимуществу въ Череповецкомъ уѣздѣ, Новгородской губерніи, хотя постройкою ихъ занимаются и въ другихъ мѣстностяхъ, расположенныхъ по воднымъ системамъ, соединяющимъ волжскій бассейнъ съ Балтійскимъ моремъ. На берлинкахъ перевозятъ обыкновенно хлѣбъ изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ, по Маріинской системѣ. Берлинки идутъ частью тягой, а большею

частью подъ буксиромъ парохода. Пройдя отъ Рыбинска до Петербурга одну только путину и сдавъ тамъ привезенный товаръ, онѣ возвращаются обратно въ Рыбинскъ или порожними, или съ товаромъ (уголь, машинныя части и пр.), причемъ тѣ берлины, которыя вышли изъ Рыбинска раннею весною, возвращаются на зимовку въ Рыбинскъ-же или въ мѣстности, близъ него лежащія; другія же—вышедшія въ серединѣ лѣта или осенью, остаются зимовать или въ Петербургѣ или въ пути. Берлинки, впрочемъ, употребляются иногда не только для перевозки хлѣба, но и другихъ грузовъ (желѣза, сала, масла, нефти, лѣсныхъ матеріаловъ и пр.), причемъ плаваютъ не только по рѣкамъ и каналамъ, но и по такимъ озерамъ, каковы Бѣло-озеро, Ладожское и др., вслѣдствіе чего и строятся довольно прочно и имѣютъ палубу, какъ и баржи. Такелажъ берлинокъ отличается тѣмъ, что на нихъ имѣются по два пятирогихъ якоря вѣсомъ каждый отъ 6 до 12 пудовъ, по одному рысковому 2—3 пудовому якорю и снасти: шеймы, большею частью пеньковыя, смольныя, саженъ по 25 длины и толщиною въ 6—7 дюймовъ; разныя бѣльныя снасти для сукъ къ якорямъ и для другихъ потребностей, длиною до 100 саженъ. Кромѣ того, на берлинахъ имѣется по одному, а иногда и по два круга бѣльной бечевы длиною въ 100 саженъ, употребляемой только тогда, когда суда слѣдуютъ по воднымъ системамъ при помощи конной или бурлацкой, т. е. людской тяги.

Бесѣдка—см. „банка".

Бечева—канатъ для тяги судна вверхъ по рѣкѣ.

Бечевая дорога—тропа, по которой идутъ лошади или люди, тянущіе судно, иначе наз. сакма (см. это слово).

Бечевникъ—полоса берега водяныхъ сообщеній, предоставленная въ пользу судоходства. Въ составъ бечевниковъ входятъ какъ пространство берега отъ урѣза воды до его гребня, такъ и полоса земли десятисаженной ширины далѣе отъ гребня. Если рѣка имѣетъ весьма пологіе и затопляемые берега, то въ составъ бечевника входитъ только полоса земли въ 10 саженъ отъ урѣза среднихъ меженнихъ водъ, но при этомъ во время весеннихъ разливовъ судоходцамъ предоставляется безвозмездно повсемѣстный проходъ и проѣздъ вдоль черты разлива, и отдаются въ безвозмездное пользованіе и тѣ участки земли за чертой бечевника, которые бываютъ заняты обмелѣвшими судами и плотами. Внѣ населенныхъ мѣстъ бечевники предоставляются въ пользу судоходства безвозмездно для всѣхъ вообще надобностей судоходства, какъ-то: для постройки, нагрузки и выгрузки судовъ и плотовъ, для временнаго склада матеріаловъ, для подножнаго корма лошадей, употребляемыхъ для конной тяги, для варки пищи судопромышленникамъ и пр. На бечевникѣ можно строить, съ разрѣшенія судоходнаго начальства, временные балаганы и зимовки, но оставлять ихъ разрѣшается не болѣе какъ на срокъ одной навигаціи и зимы и съ условіемъ не загораживать проѣзда вдоль бечевника. Когда ширина бечевника опредѣлена въ меньшемъ, противъ узаконенной 10 саженной ширины, размѣрѣ, тогда судоходцы и сплавщики, въ случаѣ несчастій съ судами и плотами, могутъ для выгрузки и склада товаровъ и лѣса занимать безплатно и большее (до 10 саж.) пространство на всѣхъ земляхъ, свободныхъ отъ посѣвовъ, сѣнокосовъ, огородовъ и садовыхъ насажденій, отъ строеній, заборовъ и вообще какихъ-либо хозяйственныхъ устройствъ. Выгруженные въ такихъ мѣстахъ товары или лѣсъ должны быть убраны въ теченіе не болѣе двухъ недѣль. Бечевникъ служитъ между прочимъ и для пристанища рыбаковъ и сушки снастей. Въ городахъ, селеніяхъ и другихъ населенныхъ мѣстахъ бечев-

никъ предоставляется въ пользу судоходства на тѣхъ самыхъ основаніяхъ, какъ и внѣ населенныхъ мѣстъ, но въ тѣхъ городахъ, въ которыхъ бечевникъ замѣненъ набережной съ устройствомъ въ то же время пристаней, выгрузка на немъ клади допускается съ тѣмъ условіемъ, чтобы она немедленно отвозилась по назначенію; складываніе судовой клади на набережной въ бунты допускается только въ случаѣ потопленія судна или наступленія внезапныхъ заморозковъ; но и при этихъ обстоятельствахъ кладь можетъ оставаться на набережной не долѣе 5 дней. Не воспрещается однако устраивать временные склады товаровъ, выгруженныхъ съ судовъ или предназначенныхъ къ нагрузкѣ на суда на самыхъ пристаняхъ, какъ это постановлено для бечевниковъ внѣ населенныхъ мѣстъ, и сверхъ того дозволяется возводить близъ пристаней постоянные магазины для храненія и продажи товаровъ, а также—устраивать конторы, сборныя мѣста для найма судорабочихъ, ставить вѣсы и мѣры, строить кухни для судорабочихъ и пр. Воздвигать всѣ эти постоянныя строенія для храненія и продажи товаровъ въ правѣ: или городъ, или селеніе, устраивавшіе или содержащіе пристань, или, по соглашенію съ ними, частныя лица. Судопромышленники за пользованіе постоянными магазинами вносятъ хозяевамъ тѣхъ магазиновъ извѣстную плату, но принуждать судопромышленниковъ помѣщать ихъ кладь въ магазины никто не въ правѣ; кладь можетъ быть выгружаема прямо на пристани, почему на пристаняхъ и должны быть отводимы мѣста какъ для склада судовыхъ припасовъ и постановки товаровъ въ бунты, такъ и для временнаго пребыванія судорабочихъ и для прочихъ надобностей судоходства. Бечевники, а равно набережныя и пристани освобождены отъ всякихъ сборовъ, пошлинъ и акцизовъ. Исключенія изъ этого правила, и то не иначе какъ съ Высочайшаго Государя Императора утвержденія, законъ допускаетъ только: а) относительно сдачи мѣстъ подъ пароходныя пристани и б) для городовъ, въ которыхъ введено городовое положеніе 1870 г. Въ городахъ, посадахъ, мѣстечкахъ и большихъ торговыхъ селеніяхъ, гдѣ представляется необходимымъ имѣть удобныя пароходныя пристани, часть прибрежья бечевника, наиболѣе къ этому удобная, дѣлится сообразно потребностямъ судоходства и по соглашенію мѣстнаго судоходнаго начальства съ городскимъ или сельскимъ обществомъ или съ землевладѣльцами (смотря по тому, кому прибрежье принадлежитъ), на участки, которые, по утвержденіи этого раздѣленія Окружнымъ Правленіемъ путей сообщенія, отдаются городскимъ или сельскимъ обществомъ или землевладѣльцемъ съ торговъ, срокомъ не болѣе какъ на 12 лѣтъ. Споры и недоразумѣнія между прибрежными владѣльцами и судопромышленниками, относительно пользованія бечевникомъ, разбираются мѣстнымъ чиновникомъ путей сообщенія, а въ отсутствіе его—полиціей.

Бимсы—балки, на деревянныхъ судахъ деревянныя, на желѣзныхъ—желѣзныя, служащія поперечнымъ крѣпленіемъ. Располагаются они поперекъ судна въ разстояніи одна отъ другой на 3—4 фута. Имѣя нѣкоторую погибь вверхъ, служатъ поддержкой палубы. На баржахъ бимсы дѣлаются иногда изъ копаней и ставятся головами въ разныя стороны. Головы соединяются съ приставками и накурками и замѣняютъ собою кницы. Когда же бимсы сдѣланы изъ брусьевъ, то подъ нихъ для соединенія съ приставками подводятся кницы. Въ прежнее время бимсы назывались балками, оздами, перэшвами и дугами. На желѣзныхъ судахъ бимсы дѣлаются изъ угловаго желѣза, а нѣкоторыя (черезъ 5—6) со флерами.

Бинокль—зрительная трубка, составленная изъ двухъ параллельно-расположенныхъ телескопическихъ трубочекъ, оптическія оси которыхъ

направлены на одинъ и тотъ же предметъ, который такимъ образомъ и можетъ быть разсматриваемъ обоими глазами.

Биржа—сборное мѣсто людей для обсужденія коммерческихъ дѣлъ, за посѣщеніе котораго, если оно помѣщается въ особомъ зданіи, вносится извѣстная плата въ мѣстный Биржевой Комитетъ. Такой взносъ даетъ право участвовать въ общихъ собраніяхъ и въ выборахъ предсѣдателя и старшинъ Биржевого Комитета. Кромѣ того въ Н.-Новгородѣ, напр., имѣется такъ называемая „Биржа труда", гдѣ собираются служащіе и рабочіе для предложенія своего труда.

Биржевой Комитетъ—особое учрежденіе, вѣдающее всевозможнаго рода биржевыя дѣла и состоящее изъ предсѣдателя и старшинъ, избираемыхъ на извѣстный срокъ мѣстнымъ купечествомъ (биржевымъ обществомъ). Биржевые Комитеты существуютъ почти во всѣхъ приволжскихъ губернскихъ городахъ; изъ уѣздныхъ только въ Рыбинскѣ и Царицынѣ; въ Нижнемъ-Новгородѣ существуетъ Б. К. два: Нижегородскій и Ярмарочный.

Биржевый маклеръ—оффиціально утвержденное лицо, состоящее при биржѣ и черезъ которое между купечествомъ заключаются всякаго рода коммерческія сдѣлки. Старшій изъ биржевыхъ маклеровъ въ болѣе крупныхъ по торговлѣ и промышленности городахъ называется гофъ-маклеромъ.

Бирка—1) палочка или дощечка, на которой неграмотные нарѣзываютъ знаки (четки) для памяти и счета; 2) бирки въ видѣ дощечки привязываютъ къ канатамъ, снастямъ при сдачѣ на храненіе ихъ на зиму, причемъ на биркѣ пишется длина и толщина снасти, а иногда и бывшее ея назначеніе,—напр., „чалка кормовая 8″, 19 саженъ".

Битонъ—жестяная бутыль, служащая для налива освѣтительныхъ и др. маслъ, необходимыхъ для обычнаго употребленія на пароходахъ.

Благополучныя.—Такъ въ прежнее время назывались суда—асламки или косовыя, ходившія противъ теченія только попутнымъ вѣтромъ. Владѣльцами „благополучныхъ" были небогатые крестьяне Саратовской губерніи. Скопивъ нужное для покупки асламки количество денегъ, крестьянинъ отправлялся на ней промышлять вмѣстѣ съ семействомъ, рѣдко нанимая одного работника. Сплывъ изъ Саратова, Вольска съ хлѣбнымъ грузомъ въ Астрахань, онъ оттуда бралъ рыбные или другіе товары въ Саратовъ или колоніи, шелъ только подъ парусами, пользуясь исключительно попутнымъ вѣтромъ. Въ безвѣтріе стоялъ, дожидаясь „благополучнаго", т. е. попутнаго или бокового вѣтра по двѣ и по три недѣли. Благодаря малыхъ затратъ промыселъ на „благополучныхъ" судахъ прокармливалъ его и семью.

Блокъ—простая подъемная машина, состоящая изъ одного или нѣсколькихъ, заключающихся въ одномъ корпусѣ, вращающихся (между обоймицъ или щекъ) на своихъ осяхъ, кружковъ (шкивовъ). Эти довольно широкіе прожелобленные по окружности круги облегчаютъ передачу или перемѣщеніе тяжести при помощи веревки или каната, скользящихъ по ихъ желобамъ. Блоки дѣлаются одношкивные, двушкивные и т. д.; болѣе пятишкивныхъ блоковъ на Волгѣ не употребляется. Соединеніе нѣсколькихъ блоковъ образуетъ полиспастъ, называемый на Волгѣ „талями". Блоки бываютъ деревянные и желѣзные, неподвижные и подвижные (въ деревянныхъ блокахъ шкивы дѣлаются бакаутовые и мѣдные, а въ желѣзныхъ—чугунные). Простой блокъ, состоящій изъ шкива на оси и

прикрѣпленный неподвижно къ извѣстному мѣсту, служитъ только для перемѣны направленія силы, и поэтому въ механическомъ смыслѣ выгоды не приноситъ, но коль скоро тотъ же самый блокъ сдѣланъ подвижнымъ, онъ тотчасъ же становится въ рядъ машинъ, помощью которыхъ можно, измѣняя скорость преодолѣваемаго груза, увеличивать или уменьшать напряженіе дѣйствующей силы, причемъ выигрышъ въ силѣ, получаемый отъ примѣненія блоковъ, пропорціоналенъ удвоенному числу подвижныхъ шкивовъ, находящихся въ системѣ, хотя для образованія такой системы можетъ быть взято совершенно произвольное число неподвижныхъ блоковъ. Полиспастъ представляетъ, какъ сказано выше, соединеніе нѣсколькихъ подвижныхъ и неподвижныхъ блоковъ и устраивается двояко: онъ или состоитъ изъ нѣсколькихъ подвижныхъ блоковъ и одного неподвижнаго, или имѣетъ столько же подвижныхъ, сколько и неподвижныхъ блоковъ. Употребляется полиспастъ для поднятія котловъ, металлическихъ валовъ, при вытаскиваніи изъ воды затонувшихъ пароходовъ и проч. На Волгѣ употребляются также, такъ называемые, „канифасъ-блоки“ (морское названіе: „ханибаксъ-блоки“), представляющіе изъ себя то-же самое, что и обыкновенные одношкивные блоки съ той лишь разницей, что у нихъ одна изъ щекъ при помощи шарнира откладывается для того, чтобы вынуть изъ блока или вложить въ него веревку, ея середину, во избѣжаніе перевода всей снасти черезъ блокъ съ какого-либо конца. Наконецъ, на волжскихъ судахъ, главнымъ образомъ, въ машинномъ отдѣленіи, употребляются еще особаго рода механическіе полиспасты, изъ которыхъ самые простые и прочные по устройству полиспасты Вестона. Они состоятъ изъ желѣзной оковки съ гакомъ и нагилемъ, на которомъ вертится чугунный шкивъ съ двумя кипами неравнаго діаметра; по этимъ кипамъ устроены для безконечной цѣпи гнѣзда, такъ что при опусканіи и подниманіи цѣпи шкивъ вращается. Полиспасты эти представляютъ громадный выигрышъ въ силѣ; удобство ихъ заключается также еще и въ томъ, что ихъ можно остановить, не закрѣпивши ходоваго конца, и что при этомъ они не могутъ раздернуться; происходитъ же это вслѣдствіе того, что цѣпь лежитъ въ гнѣздахъ киповъ, которые неразрывно соединены, такъ что, если бы нижній блокъ сталъ спускаться влѣво, то другой лопарь сталъ бы вертѣть меньшій кипъ вправо, что невозможно, такъ какъ кипы находятся на одномъ и томъ же шкивѣ. Подниманіе тяжестей такого рода полиспастами происходитъ очень медленно, потому что при полномъ оборотѣ шкива цѣпь хотя и поднимается на величину окружности большаго кипа, но зато въ то-же время опускается на величину окружности малаго кипа, а отсюда слѣдуетъ, что высота подъема при одномъ оборотѣ равняется разности этихъ окружностей.

Боковая качка—уклоненіе судна въ ту или другую сторону отъ вертикальнаго его положенія. Боковая качка бываетъ на Волгѣ при сильномъ боковомъ вѣтрѣ и отражается на суда болѣе чувствительно, нежели килевая.

Боковикъ или перечень *(морской „Галевиндъ“)*—вѣтеръ, дующій перпендикулярно теченію рѣки въ одинъ изъ боковъ судна. Смотря по ходу судна, вѣтеръ этотъ бываетъ или отвальнымъ, или привальнымъ, т. е. способствующимъ отвалу или привалу судна: къ берегу, къ другому судну или вообще къ какому либо мѣсту приставанія. Отъ направленія и силы бокового вѣтра въ моментъ подводки происходитъ то, что суда подводятся къ пристанямъ и къ другимъ судамъ разнымъ образомъ. Вліяетъ вѣтеръ особенно сильно на порожнія суда и на тѣ изъ груженыхъ, на

палубѣ которыхъ расположены высокіе бунты товаровъ. При боковикѣ или перечнѣ ходъ судна нѣсколько замедляется, такъ какъ оно „увалива́ется", т. е. относится въ сторону отъ того направленія, котораго придерживается въ своемъ курсѣ, особенно же это отражается на судахъ, идущихъ на буксирѣ парохода.

Бокъ. Бокомъ у судовъ называется ошва (или бортовая обшивка); отсюда выраженіе: надо пробить бока у баржи, или: бока баржи не пробиты и т. д. (см. конопатка).

Болтъ—желѣзный круглый стержень, съ одного конца котораго имѣется шестигранная или круглая шляпка, другой конецъ стержня имѣетъ винтовую нарѣзку, на которую навертывается гайка. Болты служатъ для скрѣпленія деревянныхъ или желѣзныхъ частей.

Больная—такъ называется канатъ, служащій вспомогательнымъ буксиромъ (смольный) и употребляемый при конной тягѣ. 1) Больная—вспомогательный буксиръ, употребляемый при буксировкѣ нѣсколькихъ судовъ въ одинъ счалъ (рядъ), причемъ коренной буксиръ и больная располагаются такъ, что буксиръ отъ парохода крѣпится (чалится) съ одной стороны судовъ, больная же однимъ своимъ концомъ прикрѣпляется къ буксиру около кормы парохода, а другимъ—закрѣпляется на судахъ съ другой ихъ стороны, противоположной той, на которой крѣпится буксиръ. Буксиръ и больная, сколько бы баржъ ни было счалено въ рядъ, должны быть при натяженіи равными между собою. Во всѣхъ случаяхъ счалки больныя приклевываются (прикрѣпляются) одинаково. 2) Больная, служащая при конной тягѣ, не смольная, но бѣльная; употребляется, когда судно тянутъ лошадьми на двѣ бечевы, такъ называемыми двумя ссадами, причемъ первая (передняя) ссада называется коренной, а вторая (задняя) собственно и носитъ названіе больной.

Боровлянка,—небольшое безпалубное, не имѣющее килей, плоскодонное судно, форъ и ахтеръ-штевни котораго уклоняются къ его срединѣ; длина его—18 саженъ, ширина—12 аршинъ, высота бортовъ 8 четвертей и грузоподъемность отъ 12 до 14 тысячъ пудовъ. Такелажъ боровлянокъ одинаковъ съ такелажемъ унжаковъ. Боровлянки спеціально строились для плаванія по Вышневолоцкой системѣ, для прохода черезъ Боровицкіе пороги (на р. Мстѣ, между Опеченской и Терпѣлицкой пристанями) для чего необходимы суда изгибающіяся и легкой постройки. На боровлянкахъ перевозились главнымъ образомъ хлѣбные продукты. Въ настоящее время, когда Вышневолоцкая система почти заброшена и движеніе грузовъ между С.-Петербургомъ и Рыбинскомъ происходитъ по Маріинской системѣ, боровлянки замѣнились унжаками и др. болѣе удобными судами.

Борозда или майна—канава, вырубленная во льду, шириною отъ $^1/_2$ аршина и болѣе. Онѣ бываютъ—*сухія*: когда ледъ не прорубленъ до воды и *сквозныя*—когда ледъ прорубленъ до воды. Сухія борозды дѣлаются при выморозкахъ судовъ во время ихъ зимовки, а также и въ слѣдующемъ случаѣ: осенью вода прибываетъ, заливая иногда тѣ мѣста, которыя въ межень бываютъ сухими; послѣ же покрытія рѣки льдомъ прибывшая вода сбываетъ, и слѣдовательно на бывшихъ затопленныхъ мѣстахъ остается одинъ только ледъ, который можетъ впослѣдствіи препятствовать взводкѣ (поднятію къ берегу) судовъ; для ускоренія таянія указаннаго льда въ немъ и прорубаются сухія борозды. Сквозныя борозды дѣлаются: во-1-хъ, для того, чтобы во время убыли и прибыли зимой воды пароходъ не сжимало; во-2-хъ, при зимней разгрузкѣ судовъ, такъ какъ въ этихъ случаяхъ суда поднимаются и при отсутствіи борозды не могли бы изломаться, и въ-3-хъ, для подводки судовъ къ

берегу передъ наступленіемъ весенняго ледохода. Какъ для избѣжанія сжиманія, такъ и при выгрузкѣ судовъ околка льда производится вокругъ самихъ судовъ. Чтобы имѣть возможность заблаговременно вывести расколотый ледъ и по образовавшейся такимъ образомъ полыньѣ провести суда къ предназначенному мѣсту, борозды приготовляются до весенняго ледохода. Онѣ рубятся продольно и поперечно, такъ что выколотые куски льда представляютъ изъ себя видъ квадратовъ. Такія выколки называются „картами".

Бортованіе или валка судна—качка судна при сильномъ вѣтрѣ съ борта на бортъ.

Бортовина—бортовая доска (ошва).

Бортъ—верхній край судна. Лѣвая сторона судна, если смотрѣть по длинѣ его въ сторону носа, собственно и называется бортомъ; правая же сторона судна называется штейръ-бортъ—(морской терминъ). На рѣчныхъ судахъ вообще бортомъ называется боковая обшивка.

Ботникъ—небольшая лодка, выдолбленная изъ одного дерева, длиною отъ 2-хъ до $2^1/_2$ саженъ, шириною около $1^1/_2$ аршинъ. Ботники дѣлаются преимущественно на р. Бѣлой и употребляются рыбаками, а также при сплавѣ плотовъ-однорядокъ.

Боцманъ—въ русскомъ военномъ флотѣ старшій изъ унтеръ-офицеровъ; въ англійскомъ—званіе офицерское. На большинствѣ волжскихъ пароходовъ боцманъ то-же, что и багажный. На товарныхъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ онъ имѣетъ спеціальное назначеніе—слѣдить за сохранностію пароходнаго имущества, за осадкой судна при нагрузкѣ и выгрузкѣ его, за отдачей и подъемомъ якорей и сверхъ всего этого завѣдуетъ такелажными работами.

Брандвахта—небольшое караульное судно. Въ прежнее время, до развитія пароходства, такія брандвахты существовали въ большихъ городахъ (Рыбинскѣ, Нижнемъ, Астрахани и др.). Онѣ располагались вышѣ и ниже пристаней верстахъ въ 2 или 3-хъ. На брандвахтѣ жили чины Министерства Путей Сообщенія, обязанность которыхъ заключалась въ томъ, чтобы останавливать мимо идущія суда и требовать отъ нихъ казенныя накладныя на находящійся на немъ грузъ. Въ случаѣ неимѣнія накладныхъ или разницы количества показаннаго въ нихъ груза съ дѣйствительнымъ, суда останавливались у брандвахты вплоть до выясненія дѣла. Теперь, когда $^1/_4$ процентный сборъ съ грузовъ уничтоженъ, брандвахты служатъ пребываніемъ на нихъ въ разныхъ участкахъ техническаго надзора М. П. С.:—завѣдующихъ землечерпаніемъ, техниковъ, промѣрщиковъ и др.

Брандспойтъ—небольшая пожарная труба на пароходахъ съ пріемнымъ и выкиднымъ рукавами.

„**Брасуй** парусъ". Когда судно, идущее подъ парусомъ при перемѣнѣ вѣтра или почему либо выйдетъ изъ вѣтра, т. е. уклонится въ сторону, или парусъ начинаетъ трепать вѣтромъ (полоскать), то въ такихъ случаяхъ говорятъ: „брасуй парусъ", т. е. ставь его по вѣтру („приправляй"), или правь парусами.

Бросается. 1) Если идущее судно часто сбивается съ курса (рыщетъ)—говорятъ: „бросилось или бросается въ сторону". 2) Если пароходъ, спускаясь по теченію по перекату, подойдетъ къ подвалью и безъ помощи даже руля станетъ поворачиваться по желаемому направленію, говорятъ: „бросился подъ косу".

Брашпиль—брамъ-шпиль, горизонтальный механическій воротъ, дѣйствующій черезъ шестерни. На рѣчныхъ судахъ находится на носовой

части и служитъ для подъема якорей изъ воды. На судахъ, плавающихъ по Маріинской системѣ,—маріинкахъ и др. они бываютъ деревянные, а на желѣзныхъ баржахъ и пароходахъ—металлическіе.

Брезентъ—парусина, выкрашенная масляной краской или высмоленная, служащая для прикрытія на судахъ и сложенныхъ на берегу товаровъ, а также люковъ, шлюпокъ, палубы и проч., для предохраненія ихъ отъ пыли, дождя и вліянія воздуха.

Брейсы—брусья, стоящіе наклонно подъ угломъ въ 40—45°, одними концами на кильсонахъ судна, а другими выходящіе наружу судна сквозь палубу. Одни изъ нихъ имѣютъ наклонъ отъ средины къ носовой, а другіе къ кормовой части судна. Черезъ брейсы проходятъ желѣзныя стяжки, служащіе для продольнаго скрѣпленія судна. Брейсы имѣются на судахъ волжскаго бассейна только на пароходахъ американскаго типа, на новинкахъ и на амазонкахъ.

Бровка—вершина обрыва (яра) надъ рѣкою.

Бугель—желѣзный обручъ или кольцо, набиваемые на средину или конецъ деревянныхъ балокъ, брусьевъ и пр., служащіе для предохраненія послѣднихъ отъ раскалыванія или обиванія, а также для скрѣпленія нѣсколькихъ балокъ вмѣстѣ.

Бугоръ—спеціальное названіе холмистыхъ острововъ волжской дельты (напр. Могильный бугоръ на Чеканномъ Ерикѣ); вообще же возвышенная мѣстность на равнинѣ, куча песку, земли, снѣгу и пр. На Волгѣ нѣкоторой извѣстностью пользуются слѣдующіе бугры: *Царевъ* (его называютъ нерѣдко курганомъ), *Стеньки Разина*, *Ураковъ* и *Стрѣлинъ*. *Царевъ курганъ* находится верстахъ въ 30-ти выше Самары, на низменной плоскости лѣваго берега Волги, вблизи деревни Царевщины. Бугоръ *Стеньки Разина* находится близъ дер. Лапоть, на правомъ берегу Волги, въ 10—12 верстахъ ниже пристани Банновки; онъ имѣетъ видъ столообразнаго утеса вышиною въ 60 саж. и отдѣляется отъ сосѣднихъ, сходныхъ съ нимъ, по очертанію возвышенностей и широкими оврагами. По преданію, Стенька Разинъ долго жилъ на этомъ бугрѣ. *Ураковъ* бугоръ расположенъ ниже нѣмецкой колоніи Добринки (въ 25 верстахъ выше Камышина); этотъ бугоръ получилъ свое названіе отъ имени атамана разбойниковъ Уракова, у котораго, по преданію, Разинъ прожилъ 15 лѣтъ въ кашеварахъ и впослѣдствіи, застрѣливъ Уракова, самъ сдѣлался атаманомъ. *Стрѣлинъ* бугоръ находится ниже Камышина въ 90 верстахъ, у села Широкаго. Вообще почти всѣ бугры или шиханы, находящіеся на правомъ берегу Волги, носятъ названія, связанныя съ разсказами о разбойникахъ. У всѣхъ этихъ бугровъ имѣются сходныя черты: они круто, стѣною, обрываются въ Волгу и отъ сосѣднихъ возвышенностей отдѣляются глубокими оврагами.

Будара или бударка—небольшая лодка, употребляющаяся на волжскомъ низовьѣ, длиною 2—3$^1/_2$ саж., плоскодонная, отличается острою, далеко выдающеюся впередъ, носовой частью, имѣетъ 1—2 банки; вмѣсто руля управляется весломъ съ широкою копьевидной лопаткою. Лодка эта валка на волненіи, а потому къ бортамъ ея съ внѣшней стороны иногда привязываются плавки (пучки камыша).

Буекъ (*морской терминъ—томбуй*)—деревянный, желѣзный или мѣдный поплавокъ, продолговатый и цилиндрическій, въ видѣ боченка, служащій для указанія мѣста, гдѣ спущенъ въ воду якорь судна. Буекъ соединяется съ якоремъ посредствомъ снасти (суки), настолько толстой, чтобы она могла выдержать тяжесть якоря при его поднятіи; она однимъ концомъ своимъ прикрѣпляется къ якорю, а другимъ—къ буйку (иначе называется „сырецъ“).

Буеракъ—оврагъ, овражистая мѣстность, выходящая къ рѣкѣ. Напр. въ Жигулевскихъ горахъ есть около с. Ширяева оврагъ, называемый „Ширяевъ буеракъ".

Бузунъ—неочищенная озерная соль въ Прикаспійскихъ и Уральскихъ степяхъ, преимущественно употребляемая на соленіе рыбы. Бузунъ добывается и въ Астраханской губ., главнымъ образомъ на озерѣ Баскунчакъ близъ Владиміровки въ 40 верст. Соль эта перемалывается и употребляется въ пищу. Въ Баскунчакѣ ее добываютъ теперь свыше 20 мил. пудовъ. Съ Баскунчака доставляется во Владиміровку по ж. д. пристань на Волгѣ, и на фурахъ, отсюда отправляется въ Царицынъ, а дальше по жел. дор. въ разные города. Отправляется она водой также и въ Астрахань и вверхъ по Волгѣ въ Саратовъ, Сызрань, Самару и Нижній.

Букля—небольшая вымоина или впадина въ берегахъ, преимущественно, въ крутыхъ (напр. въ яру); она образуется отъ размыва берега теченіемъ рѣки.

Буксировать—вести одно или нѣсколько судовъ на буксирѣ парохода.

Буксировка—способъ веденія судовъ на буксирѣ парохода.

Буксиръ—канатъ разной толщины и отъ 80 до 100 саженъ длины. Буксиры бываютъ смольные, пеньковые и стальные проволочные. При помощи буксира пароходъ ведетъ за собой другія суда. На одномъ изъ концовъ буксира имѣется петля, въ которую вставляется коушъ (см. коушъ), который надѣвается на гакъ буксирнаго кнехта на пароходѣ. Другой конецъ буксира идетъ на буксируемое судно, проходя черезъ уши и учаливается за его буксирные кнехты. Въ послѣднее время для буксированія судовъ стали употреблять стальные оцинкованные буксиры. Вѣсъ ихъ по отношенію къ смольнымъ при одной и той же толщинѣ вдвое меньше, выдерживаютъ больше сопротивленія на разрывъ, не намыкаютъ и годны на большее время на работу. При этомъ нужно сказать, что стальные буксиры превышаютъ почти вдвое противъ пеньковыхъ своей стоимостью. Для стальныхъ буксировъ нужно ставить кнехты или чугунные или желѣзные, или обшивать толстымъ котельнымъ желѣзомъ деревянные.

Бунтъ—кипа однородныхъ товаровъ. На волжскомъ бассейнѣ въ бунты складываются всякаго рода товары какъ на берегу, такъ и на судахъ. Самые высокіе бунты, вышиною отъ 4 до 5 саж., складываются на берегахъ; на судахъ же товары кладутся въ бунты соотвѣтственно своему вѣсу и объему; такъ, наприм., на баржевыхъ палубахъ шерсть, хлопокъ и другіе легкіе, но громоздкіе товары складываются иногда однимъ бунтомъ во всю длину и ширину судна, вышиною до 4-хъ саж., отнюдь не болѣе; что же касается хлѣба, соли и вообще болѣе укладистыхъ товаровъ, въ куляхъ и мѣшкахъ, то они складываются на судахъ въ небольшіе отдѣльные бунты, вышиною не болѣе 2-хъ саженъ.

Буравъ—стальная палочка съ желобкомъ, винтовымъ носкомъ и съ поперечной колодкой—ручкой; служитъ для буравленія, сверленія и проверчиванія дыръ.

Бурлакъ—вообще крестьянинъ, идущій на чужбину на заработки, на рѣчныя суда. По всей Волгѣ и по ея притокамъ судорабочіе бурлаки, относительно еще въ недалекое время, тотчасъ по вскрытіи рѣкъ отправлялись громадными партіями-артелями въ низовыя губерніи съ лямками для подъема судовъ бечевой. Большинство составляли, конечно, русскіе, но между ними встрѣчалось не мало татаръ казанскихъ и симбирскихъ, чувашъ и черемисъ. Бурлаки нанимались изъ разныхъ губерній; верхо-

вые—шли изъ Ярославской, Тверской и Новгородской губерній, а низовые или волжскіе—изъ губерній Костромской, Вятской, Нижегородской, Казанской, Симбирской, Самарской, Саратовской, Владимірской, Рязанской, Тамбовской и Пензенской. Послѣдняя губернія поставляла наибольшее число бурлаковъ, почему и получила въ народѣ названіе „*бурлацкой*" губерніи. Одни шли на суда на все лѣто, предоставляя полевыя работы бабамъ, другіе же на рабочую страдную пору возвращались домой. Собственно въ бурлаки крестьяне шли по большей части, конечно, по нуждѣ, но нѣкоторые—и изъ любви къ свободѣ, изъ охоты побродить по привольнымъ берегамъ великой русской рѣки, и вслѣдствіе этого не рѣдкость было встрѣтить среди бурлаковъ лицъ всѣхъ сословій и возрастовъ. Тѣ, которые нанимались въ началѣ сплава, на всю путину и съ задаткомъ назывались *коренными* бурлаками, взятые же временно, гдѣ понадобится—безъ сроку и задатковъ—назывались *добавочными*. Старшій изъ бурлаковъ—водоливъ, онъ же и плотникъ, отвѣчалъ за подмочку товара и за цѣлость судна; затѣмъ лоцманъ—„дядя", въ шутку называе-

Рис. 4. Бурлаки.

мый „букотникъ"—направлялъ ходъ судна; „шишка"—передовой въ лямкѣ и двое „косныхъ" на хвосту, были обязаны лазить на „дерево" (мачту) и при тягѣ ссаривали бечеву. Вывѣска бурлака—ложка въ шляпѣ. Отъ слова бурлакъ произошло „бурлачить"—идти въ бурлаки, въ судовую работу, на заработокъ. Бурлацкія артели составлялись изъ нѣсколькихъ человѣкъ и нанимались въ большемъ или меньшемъ числѣ, смотря по величинѣ груза на суднѣ; при взводкѣ судна противъ теченія на каждую тысячу пудовъ полагалось отъ 4 до 6 бурлаковъ. Бурлаки тянули лямку, за исключеніемъ времени отдыха во время ѣды, весь день отъ восхода до заката солнца; но лямка все-таки считалась болѣе легкой работой, чѣмъ подниманіе якорей на коноводкахъ. Заработки бурлаковъ были очень неопредѣленны. Нанимаясь на путину, бурлакъ шелъ, какъ говорится, на авось. Не будетъ противныхъ вѣтровъ, не обмелѣетъ рѣка и не обсохнутъ перекаты, бурлакъ проѣдалъ меньше денегъ и шелъ во вторую путину,—а когда задуетъ противный вѣтеръ или на рѣкѣ появятся

мели, послѣдствіемъ чего является или стоянка судна на мѣстѣ, пока не прибудетъ вода, или трата времени на перегрузку (паузку), тогда бурлаку приходилось очень жутко. Бывали случаи, что хозяинъ, желая прижать бурлаковъ, увѣрялъ ихъ, что потерялъ ихъ паспорты, но въ самомъ дѣлѣ бросалъ ихъ въ воду съ заранѣе обдуманнымъ разсчетомъ. За такія продѣлки бурлаки старались отомстить хозяину, если, конечно, для этого представлялся удобный случай, и такимъ образомъ между судохозяевами и бурлаками происходили почти постоянныя пререканія. Къ характеристикѣ бурлаковъ слѣдуетъ добавить, что въ деревнѣ, въ своей домашней обстановкѣ, они были народъ часто очень смирный, тогда какъ на пристаняхъ, да притомъ въ такихъ многолюдныхъ городахъ, какъ Астрахань, Нижній-Новгородъ и Рыбинскъ—бурлаки были первые задиры, первые нарушители тишины и спокойствія. Вообще доля бурлака была не завидная: непосильный, почти каторжный трудъ, трудъ безсмысленный, притупляющій умственныя способности, при этомъ всякаго рода лишенія и ни малѣйшаго просвѣта впереди, кромѣ пьянства и нужды. Въ настоящее время на Волгѣ бурлачество почти совсѣмъ прекратилось и бурлаки встрѣчаются здѣсь очень рѣдко, только при тягѣ мелкихъ судовъ (тихвинокъ и кладнушекъ), да еще суда нерѣдко тянутъ людьми на каналахъ, соединяющихъ Волгу съ водами Балтійскаго бассейна.

Бурлачество—вообще какъ самый бурлацкій промыселъ, такъ и все сословіе, всѣ люди въ совокупности, занимающіеся этимъ промысломъ.

Бурлачить—въ прямомъ смыслѣ заниматься бурлачествомъ, въ переносномъ—нести тяжелыя работы.

Бурлацкая губернія—губ. Пензенская. См. „бурлакъ".

Буртикъ (окладка). Буртикомъ называютъ кромку доски, металлическихъ частей и проч., выступающую съ гладкой поверхности наружу въ закругленномъ видѣ, наприм. планширь и т. п.

Бурундукъ—тонкая бечева въ 10—15 саж. длины, употребляемая на судахъ при конной и людской тягѣ, идущая отъ носовой части судна вверхъ къ той бечевѣ, которою тянутъ судно. Эта послѣдняя бечева прежде всего проходитъ черезъ блокъ, прикрѣпленный въ верху мачты, затѣмъ она пропускается въ коушъ бурундука и направляется далѣе къ тянущимъ судно. На носовой части судна бурундукъ закрѣпляется за „огниво". Бурундукъ подбирается, когда судну во время его движенія необходимо подойти къ берегу—чѣмъ достигается возможность поворотить судно къ берегу, и выпускается, когда судну представляется надобность „отрыснуть" отъ берега. Вообще бурундукъ является вспомогательнымъ средствомъ при управленіи судномъ.

Бухта—1) Искусственно сдѣланный на берегу рѣки заливъ, устраиваемый для безопасной стоянки судовъ во время зимы и ледохода, такъ же наз. гаванью. Въ послѣднее время бухты на Волгѣ устраиваются въ Рыбинскѣ, Кинешмѣ, Самарѣ, Балаковѣ и Покровской Слободѣ, а также предполагается устройство бухты въ Перми на Камѣ близъ ж. д. моста (см. гавань). 2) Снасть, скатанная въ кругъ и 3) канатъ 30—40 саж. длины разной толщины (смотря по силѣ парохода), которымъ причаливается одно судно къ другому при буксированіи ихъ пароходомъ. Вторыя, третьи и прочія баржи, буксируемыя пароходомъ, счаливаются съ передней баржей бухтами и дѣлается это такъ: бухты, будучи закрѣплены однимъ концомъ восьмеркою за буксирныя кнехты, напр. второй баржи, проходятъ по срединѣ палубы этой баржи, прокладываются между ея ушами и потомъ переходятъ на переднюю, т. е. первую, баржу съ обѣихъ ея сторонъ (съ лѣвой и правой), гдѣ, будучи проложенными между

бортовыми кнехтами, закрѣпляются такъ-же, какъ и коренной буксиръ, восьмеркой за ухваты или коренные кнехты; разстояніе между баржами дѣлается во всякомъ случаѣ не болѣе полутора саженъ, считая отъ пера руля передней баржи до форштевня слѣдующей баржи. Такія бухты также называютъ заднимъ буксиромъ.

Буря—см. „вѣтеръ".

Бушкаръ (*у морскихъ судовъ—бушприхтъ*)—деревянный 4-хъ-гранный брусъ, размѣръ котораго находится въ зависимости отъ типа и величины судна, но во всякомъ случаѣ бушкаръ самыхъ большихъ баржъ не имѣетъ въ длину болѣе 3-хъ саж., а въ толщину болѣе 7—9 вершковъ. Онъ устраивается на носовой части судна, причемъ ему обыкновенно даютъ положеніе наклонное, подъ небольшимъ угломъ, къ горизонту, а иногда и горизонтальное. Однимъ концомъ онъ прикрѣпляется къ палубѣ на „конѣ" (т. е. срединѣ судна), проходитъ черезъ форштевень и выступаетъ впередъ носа судна не болѣе какъ на одну сажень, причемъ на внѣшнемъ его концѣ имѣется шкивъ, черезъ который проходитъ снасть отъ якоря (сука). При помощи этой снасти якорь поднимается изъ воды и подвѣшивается подъ бушприхтомъ на суки и „клевкѣ" (тоже снасть). Что же касается пароходовъ, то бушприхтъ на нихъ нѣсколько иной формы, такъ какъ выступающій наружу конецъ его дѣлается круглымъ.

Быкъ или ледорѣзъ—ряды свай, изъ которыхъ однѣ ставятся вертикально и вбиваются въ дно рѣки, а другія—располагаются наклонно, однимъ концомъ упираясь въ дно, а другими будучи прикрѣплены къ вертикальнымъ сваямъ. Наклонныя сваи кладутся противъ теченія для того, чтобы льдины, входя на нихъ, разламывались на мелкія части. Быками суда предохраняются отъ весенняго и осенняго ледохода. Суда въ этомъ случаѣ ставятся ниже расположенія быковъ.

Бѣгучій такелажъ—снасти, основанныя (продѣтыя) между двумя блоками и служащія, главнымъ образомъ, для постановки парусовъ, для крѣпленія мачтъ, а также для поднятія якорей и другихъ тяжестей.

Бѣжная (см. „Ходовой конецъ").

Бѣль—пѣна, плывущая по рѣкѣ длинной полосой въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ сходятся теченія воложки и коренного русла; она происходитъ отъ напора воды на ухвостья острововъ, осередковъ и песковъ. Бѣль даетъ возможность судоходцамъ, особенно ночью и во время вѣтра, опредѣлять, въ какомъ разстояніи отъ судна находится то или другое ухвостье, а это въ свою очередь болѣе или менѣе точно опредѣляетъ фарватеръ.

Бѣльная или бѣльная снасть—непросмоленная веревка.

Бѣляки—волны, образующіяся отъ сильнаго вѣтра, которыя съ шумомъ и пѣною (гребнемъ) вздымаются по всей поверхности рѣки.

Бѣляны. Суда эти старинныя, названіе свое получили по своему внѣшнему виду—ихъ не смолятъ и не красятъ, строятся они лишь на одну путину (сплавъ), поэтому остаются чистыми и издали имѣютъ видъ совершенно бѣлыхъ судовъ.

Бѣляны строятся на рѣкахъ Камѣ, Бѣлой и притокахъ, затѣмъ на рѣкѣ Вяткѣ и главнымъ образомъ на р. Ветлугѣ. Суда эти служатъ исключительно для перевозки лѣса, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ. Грузъ этотъ доставляется въ бѣлянахъ въ низовые города Поволжья, вплоть до Астрахани. Бѣляны отличаются отъ всѣхъ другихъ волжскихъ судовъ своими размѣрами, грузоподъемностью, а главное осадкою въ водѣ при полномъ грузѣ. Бѣляны по доставкѣ груза въ низовья Волги обратно не возвращаются, а продаются на сломъ и употребляются на разныя по-

стройки. Судовые припасы съ бѣлянъ отправляются обратно къ мѣстамъ постройки, гдѣ они поступаютъ на вновь строящіяся суда. Въ прежнее время, до постройки Волго-Донской желѣзной дороги, главный лѣсной рынокъ былъ въ посадѣ Дубовкѣ, какъ передаточномъ пунктѣ лѣсныхъ матеріаловъ съ Волги на Донъ, и тамъ происходила главная разгрузка. Черезъ переволокъ лѣсъ везли по грунтовой дорогѣ на фурахъ, впряженныхъ парою быковъ, а суда разламывались и также перевозились въ разобранномъ видѣ, и вновь строились для сплава по рѣкѣ Дону съ тѣмъ же лѣснымъ грузомъ.

Бѣляны строятся длиною отъ 30 и 35 до 50-ти саженъ, шириною по днищу отъ 8 до 12 саженъ, высота бортовъ 26—32 четверти, причемъ носовая и кормовая части у этихъ судовъ дѣлаются выше своей средины на одну сажень (такъ называемая выноска) и съ тупымъ окончаніемъ, какъ носовой, такъ и кормовой части. Суда эти плоскодонныя, съ наклонными во внѣшнюю сторону штевнями и бортами. Лѣсъ на постройку ихъ употребляется сосновый и еловый, днищевая обшивка дѣлается изъ брусьевъ толщиною въ 4 вершка и крѣпится къ копанямъ нагелями,

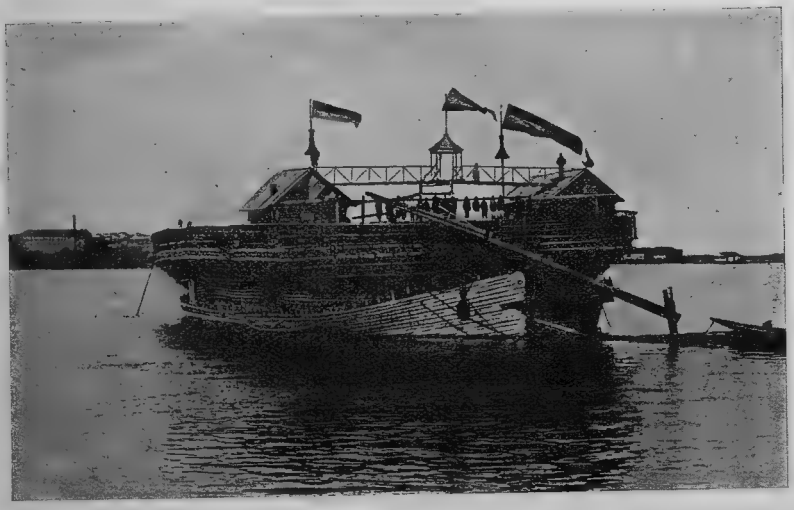


Рис. 5. Бѣляна при сплавѣ.

боковая обшивка (борта) нѣсколько тоньше, при чемъ для большей крѣпости на бортовую обшивку съ наружной стороны кладутъ еще брусья по 7—8 рядовъ и болѣе, такъ называемые „привальные брусья" въ видѣ баргоутовъ, крѣпятся къ шпангоутамъ, какъ и ошва, нагелями и желѣзными гвоздями. Съ внутренней стороны также кладутъ къ бортамъ брусья съ нарѣзкою на шпангоуты. Шпангоуты дѣлаются изъ копаней, а приставки изъ обыкновенныхъ брусьевъ толщиною почти равные съ копанями; днищевое крѣпленіе дѣлается изъ толстыхъ и длинныхъ бревенъ, это такъ называемые „кильсоны", расположенные во всю длину судна рядовъ по пяти и болѣе, при чемъ средній кильсонъ соединяется со штевнями кокорами изъ копаней и крѣпится съ ними болтами, пазы днищевой и боковой обшивки конопатятся паклею въ двѣ пряди. Для отлива воды изъ судна устраиваются въ носовой части помпы въ количествѣ

10—12 штукъ, а потому и диффэрентъ судна при нагрузкѣ дѣлается болѣе къ носовой части на $2^1/_2$—3 четверти прежде всего для стока воды къ помпамъ и кромѣ того такая погрузка имѣетъ важное значеніе при сплавѣ и управленіи судномъ. При всемъ этомъ главнымъ продольнымъ крѣпленіемъ служитъ погруженный въ судно лѣсъ. Поперечнымъ крѣпленіемъ на бѣлянахъ служатъ озды*), расположенныя одна отъ другой саженяхъ въ 10-ти.

Грузоподъемность бѣлянъ весьма различна, въ зависимости отъ размѣра судна; такъ напримѣръ суда меньшаго размѣра при осадкѣ въ водѣ 15—16 четвертей, поднимаютъ 100—150 тысячъ пудовъ, средняго размѣра, при осадкѣ въ 20 четвертей до 200—250 тысячъ пудовъ, а большаго размѣра, при осадкѣ 25—27 четвертей, отъ 450 до 550 тысячъ пудовъ или отъ 900 до 1000 пятериковъ дровъ**)

Вооруженіе бѣлянъ судовыми припасами также состоитъ въ зависимости отъ величины судна и погруженнаго въ немъ груза. Большія бѣляны, напримѣръ, имѣютъ два якоря (становой и подпускной) отъ 100—120 (становой подвѣшивается съ правой стороны, а подпускной съ лѣвой); запасныхъ якорей на случаій потери или излома имѣется по 2 и рысковыхъ по два и по три якоря разнаго вѣса до 20—30 пудовъ. Всѣ якоря на этихъ судахъ 2-хъ-рогіе. Снасти (шеймы) станового якоря 18—20 дюймовъ толщиною въ окружности, длиною отъ 50 до 60 саж., суки (буйрепы) 8—9 дюймовъ толщины и до 55 саж. длины, лотовыхъ косяковъ имѣется по три и косяка по два, по три запасныхъ 100 саж. длины, 6—7 дюйм. толщины: на случай съемки съ мели и для другихъ потребностей. Лоты***) на бѣлянахъ чугунные, разъемные для большихъ бѣлянъ даются по два лота, большой вѣсомъ отъ 250 до 300 пудовъ, а малый лотъ 180—200 пудовъ; большой лотъ спускается съ правой стороны, а малый съ лѣвой.

Въ прежнее время, до введенія на сплавныхъ судахъ лотовъ, бѣляны по Волгѣ шли внизъ носомъ на веслахъ, а при попутномъ вѣтрѣ парусомъ; для этого они имѣли большую мачту, управлялись рулемъ, подвѣшеннымъ къ кормѣ, а съ носу двумя потесями; въ мѣстахъ опасныхъ и при остановкахъ они растуривались внизъ кормою, а вмѣсто лота спускали на дно рѣки якорь съ канатомъ для замедленія хода судна. Но якоря нерѣдко при такомъ маневрѣ, задѣвая за твердый грунтъ дна рѣки, ломались или обрывался канатъ и якорь оставался въ рѣкѣ неразысканнымъ.

Чтобы задержать судно на фарватерѣ или оттянуть отъ опасности, прибѣгали иногда къ завозу якоря съ канатомъ, называемымъ рысковымъ или рыскомъ, это называлось „отрыснуть", а потому для этого случая рысковый якорь съ канатомъ всегда были наготовѣ на завознѣ, которая находилась у судна.

До введенія на бѣлянахъ лотовъ рабочихъ въ то время, когда они шли на веслахъ, было отъ 60 до 80 человѣкъ, въ послѣднее время ихъ имѣется 30—40 человѣкъ и одинъ водоливъ, получающій 200—250 рублей жалованья; рабочимъ платятъ за сплавъ до Царицына рублей по 30—40 на своихъ харчахъ.

---

*) Толстые брусья, перекинутые съ одного борта на другой, въ видѣ бимсовъ.

**) Одинъ пятерикъ однополенныхъ аршинныхъ дровъ вѣситъ въ среднемъ около 500 пудовъ.

***) Лотомъ называется отлитая масса изъ чугуна въ видѣ пирамиды съ зубцами по бокамъ; въ концѣ лота вдѣлываются желѣзныя кольца въ видѣ короткой цѣпи, за которую крѣпятся лотовые косяки.

Сплавъ бѣлянъ, какъ извѣстно, производится весною во время разлива, и кажется на видъ какъ бы легкимъ, но на самомъ дѣлѣ это далеко не такъ. Если такое громадное, да еще глубоко сидящее въ водѣ судно, по неопытности или по ошибкѣ лоцмана, сбившись съ фарватера сядетъ на мель, то снять его безъ распаузки невозможно; иногда же и распаузка не помогаетъ, суда обсыхаютъ на мели и отъ этого владѣлецъ его несетъ большіе расходы на перегрузку въ другія суда. Поэтому на бѣляны нанимаютъ опытныхъ лоцмановъ и платятъ имъ за путину 400—600 рублей.

Рис. 6. Бѣляна при сплавѣ.

Съ введеніемъ лота на сплавныхъ судахъ потеси, весла, мачты и паруса изъ употребленія были изъяты, суда сплавляются по лоту кормою внизъ, и управляются только однимъ рулемъ; при этомъ сплавъ бѣлянъ значительно упростился.

Выше говорилось, что бѣляны отличаются по своему типу отъ всѣхъ волжскихъ судовъ; то-же можно сказать и о способѣ ихъ погрузки, которая также требуетъ большой опытности и значительно разнится по отношенію къ другимъ волжскимъ судамъ. Грузимый въ бѣляны лѣсъ или дрова вплотную къ бортамъ не кладутся, а между бортомъ и грузимымъ лѣсомъ оставляется пространство по обѣимъ сторонамъ во всю длину судна до $1^1/_2$ аршина,—промежутокъ этотъ называютъ „закоренками". Онъ дѣлается, во-первыхъ, для того, чтобы погруженный лѣсной матеріалъ въ судно не имѣлъ давленія на борта его во внѣшнюю сторону, т. к. суда эти для своего размѣра нельзя назвать прочными (какъ, напримѣръ, баржи), и во-вторыхъ, что въ бортахъ судна нерѣдко появляются течи, которыя на свободномъ пространствѣ скорѣе можно усмотрѣть и легче задѣлать. Въ предупрежденіе же на нагруженной бѣлянѣ сильнаго давленія воды на ея борта, возникающаго вслѣдствіе большой осадки судна въ водѣ, а слѣдовательно и большого водоизмѣщенія, во время нагрузки внутри судна, т. е. въ закоренкахъ, изъ нагруженнаго лѣса ставятъ въ горизонтальномъ положеніи въ шпангоуты и приставки упорки (куски дерева) по нѣсколько штукъ по обѣимъ сто-

ронамъ, съ закладками въ концахъ. Но такъ какъ положенный грузъ въ бѣляны имѣетъ отъ днища до верха довольно значительную вышину (до 4 и болѣе саженъ) и своею тяжестью и съ теченіемъ времени садится и сильно нажимаетъ упорки въ бортъ судна, которыя могутъ выпирать или выдавливать борта во внѣшнюю сторону, то по мѣрѣ надобности закладки отнимаются.

При нагрузкѣ бѣлянъ, когда груженый лѣсъ будетъ выложенъ выше бортовъ примѣрно до одного аршина, дальнѣйшую погрузку дѣлаютъ постепенно, выпуская за борта (свѣсы), или какъ ихъ называютъ роспуски; размѣръ этихъ роспусковъ на обѣ стороны дѣлаютъ одинаковый и измѣряютъ даже вершками; они выпускаются къ окончательной нагрузкѣ судна сажени по двѣ и болѣе на каждую сторону, такъ что ширина у нѣкоторыхъ бѣлянъ по верху съ разносами бываетъ 13—14 саженъ. На поверхности погруженнаго лѣса устраиваются для поднятія якоря изъ воды и регулированія лотовыхъ косяковъ отъ лота по двѣ или по три воробы (то-же, что и воротъ).

Для жилья рабочихъ на верху по краямъ разносовъ у кормовой части ставятся небольшіе домики, называемые казенкою (см. казенка) приблизительно 10×10 аршинъ, крытые тесомъ. Между этими домиками съ одной крыши на другую перекидывается нешироκій изъ досокъ мостикъ; а на срединѣ его устраивается небольшая будка въ видѣ штурвальной рубки, въ которой постоянно находится лоцманъ, наблюдающій за ввѣреннымъ ему судномъ во время сплава.

За неимѣніемъ точныхъ статистическихъ данныхъ опредѣлить количество плавающихъ на Волгѣ бѣлянъ не представляется возможнымъ. Съ появленіемъ на Волгѣ пароходовъ, отапливающихся дровами, явилась потребность въ нихъ въ низовьяхъ Волги, для доставки которыхъ и началась усиленная постройка этихъ бѣлянъ, въ особенности въ шестидесятыхъ и началѣ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, когда уже на Волгѣ плавало болѣе 500 пароходовъ.

Впослѣдствіи съ переходомъ пароходовъ съ дровянаго отопленія на нефтяное, потребность въ дровахъ сократилась, вмѣстѣ съ тѣмъ съ вздорожаніемъ лѣса сократилась и постройка бѣлянъ.

Въ настоящее время отчасти лѣсной матеріалъ и дрова въ низовья Волги доставляются на „нефтяныхъ“ баржахъ, идущихъ за буксирными пароходами въ Астрахань за нефтяными продуктами и, главнымъ образомъ, за нефтяными остатками для топлива паровыхъ судовъ и фабрикъ.

В.

Вага—деревянный рычагъ, употребляемый при поднятіи какихъ-либо тяжестей (см. рычагъ-ногти).

Валекъ—1) вообще круглый длинный брусокъ изъ дерева или другого вещества; 2) выструганный обрубокъ тонкаго бревна, употребляемый при укрѣпленіи полозьевъ къ судну, когда оно вытаскивается на берегъ; 3) тонкая часть весла, которая оканчивается „пальцемъ“ (ручкой), служащимъ для перевѣса при подъемѣ весла изъ воды.

Валка (смот. „бортованіе судна“).

Валъ—1) деревянный или металлическій цилиндръ, вращающійся на своей оси и составляющій часть механизма; 2) большая волна, поднимающаяся во время бури стѣной, грядой или гребнемъ. Девятый валъ по народному повѣрью считается роковымъ; онъ значительно болѣе

прочихъ валовъ; 3) искусственное сооруженіе изъ льда, дѣлающееся для защиты зазимовавшихъ въ плесѣ судовъ отъ весенняго ледохода.

Ванда—продолговатая корзина, сплетенная изъ прутьевъ и служащая на рѣкахъ для ловли рыбы; одна часть ея имѣетъ коническую форму, а другая—широкая, но съ узкимъ отверстіемъ.

Вантъ-клотни или юферсы—круглые деревянные блоки безъ шкивовъ, но съ тремя сквозными дырами. Вантъ-клотни ввязываются въ нижніе концы вантъ. Дѣлаются изъ крѣпкихъ породъ дерева. Прежде употреблялись на судахъ при вантахъ (ложкахъ).

Вантъ-трапъ—см. „стремянка".

Ванты—см. слово „ложки".

Варъ—твердая часть смолы хвойныхъ деревьевъ, преимущественно изъ сосновыхъ пней, остающаяся по отгонкѣ скипидара и смолы. Идетъ какъ на осмолку судовъ съ примѣсью смолы, такъ и на заварку на деревянныхъ судахъ пазовъ палубной обшивки и проч.

Ватага—1) артель людей, собирающихся для одного общаго дѣла; 2) на Волгѣ и Каспійскомъ морѣ—мѣсто пристанища (хуторокъ) рыбаковъ со всѣмъ устройствомъ для ловли рыбы неводами. Низовья Волги, какъ извѣстно, славятся обиліемъ рыбы, и здѣсь рыболовствомъ занимаются не только мѣстные жители Астрахани, но и многіе переселившіеся въ этотъ городъ съ верховьевъ Волги. Главный контингентъ такихъ поселившихся въ Астрахани рыбопромышленниковъ дала, кажется, Нижегородская губернія, во всякомъ случаѣ главными астраханскими рыбопромышленниками считаются: Смолинъ, Марковъ, Орѣховъ, Рябиковъ и всѣ они уроженцы Нижегородской губерніи. Кромѣ перечисленныхъ фирмъ въ Астрахани пользуются извѣстностью братья Сапожниковы, урсженцы города Вольска. Имъ принадлежитъ много ватагъ (или промысловъ) на взморьѣ, изъ которыхъ лучшими считаются Ниновка и Благословенный. Послѣдній промыселъ находится на Могильномъ бугрѣ, при Чеканномъ ерикѣ. Промыслы же всѣхъ остальныхъ вышеперечисленныхъ рыбопромышленниковъ разбросаны по всей волжской дельтѣ и расположены по главной Волгѣ, по ерикамъ и даже въ самой Астрахани. На рыбныхъ ватагахъ, представляющихъ изъ себя, какъ сказано выше, особаго рода поселенія, хутора, рыбаки живутъ круглый годъ. При ватагахъ имѣются обязательно для храненія рыбы погреба, по мѣстному называются „выходами", и плоты, длиною въ 20—30 саж., служащіе сходнями отъ берега рѣки къ выходамъ, а также и для приставанія рыбницъ и сдачи рыбы. Между берегомъ и выходами помѣщаются лабазы со врытыми въ землю чанами для теплаго посола мелкой частиковой рыбы, затѣмъ—соленые и матеріальные амбары, кладовыя, казармы для рабочихъ и дома для служащихъ. Длина выходовъ достигаетъ иногда 30 саженъ, а ширина—восьми и болѣе; въ теченіе зимы они наполняются льдомъ, такъ какъ ловъ рыбы начинается раннею весною и бываетъ, главнымъ образомъ, въ мартѣ и въ началѣ апрѣля, потому что въ это время рыба большими массами идетъ изъ Каспійскаго моря въ устье Волги метать икру на прѣсныя воды. Рыба идетъ всякая—и красная (бѣлуга, севрюга, шипъ, осетръ), и частиковая (шамая, сопа, вобла, бѣленка) и другихъ породъ мелкая рыба. Первенствующее мѣсто въ уловѣ на ватагахъ имѣетъ бѣленка, извѣстная въ продажѣ подъ названіемъ астраханской или „простой селедки", такъ какъ ее ежегодно ловится болѣе 200 мил. штукъ. Рыба эта получила названіе „бѣленки" потому, что идетъ въ Волгу косяками, сплошными массами и при томъ, какъ выражаются рыбаки, „рѣзвится", т. е. попадаетъ на весла гребцамъ

и выпригиваетъ изъ воды на берегъ, гдѣ и дѣлается добычей собакъ. Что-же касается птицъ (рыболововъ-сѣряковъ, чаекъ-мартышекъ, баклановъ и бабуръ), то онѣ или вытаскиваютъ ее прямо изъ воды, или, отхвативъ отъ косяка и сильно хлопая крыльями, гонятъ рыбу къ берегу, выгнавъ на который, глотаютъ цѣликомъ. Народъ на ватагахъ готовится къ усиленной работѣ съ ранней весны (съ февраля мѣсяца): одни оправляютъ суда и лодки, конопатятъ и смолятъ ихъ, другіе чинятъ паруса и рыболовныя сѣти, третьи заботятся о чистотѣ и порядкѣ на рыбныхъ промыслахъ. Владѣльцы и арендаторы промысловъ подряжаютъ рабочій людъ, который десятками тысячъ стекается сюда изъ калмыцкихъ степей и верховыхъ губерній. Когда идетъ сельдь и вобла, на ватагахъ самое горячее время: рыбаки работаютъ день и ночь. Въ ловлѣ принимаютъ участіе всѣ, у кого имѣется хоть какая-нибудь лодочка. Такими добровольными ловцами, помимо спеціальныхъ рабочихъ, нанимаемыхъ владѣльцами ватагъ, являются, обыкновенно, мѣстные жители, которые, половивъ рыбы въ томъ или другомъ участкѣ, обязаны сдавать ее владѣльцу или арендатору участка. Въ такихъ случаяхъ мелкая и частиковая рыба сдается счетомъ въ 1000 штукъ за извѣстную плату, смотря по величинѣ и сорту рыбы, а также и по силѣ улова, который бываетъ въ одинъ годъ очень обильнымъ, а въ другой—очень скуднымъ. Что-же касается красной рыбы, то она сдается по вѣсу, рыба по одной цѣнѣ, икра по другой. Добровольнымъ ловцамъ содержателями ватагъ большею частію выдаются въ счетъ предстоящаго улова всѣ рыболовныя принадлежности, а иногда одежда и даже хлѣбъ. Конечно, нельзя сказать, чтобы въ этихъ случаяхъ между владѣльцами ватагъ и рыбаками не встрѣчались иногда какія-либо недоразумѣнія. Пойманная рыба привозится къ ватагамъ на небольшихъ лодкахъ (рыбницахъ), которыхъ бываетъ на каждой ватагѣ отъ двухъ до трехъ десятковъ; здѣсь она сортируется, складывается въ лари, находящіеся въ „выходахъ“, и солится; для уборки и посола ея на ватаги пріѣзжаютъ изъ Черноярскаго уѣзда особые спеціалисты этого дѣла (главнымъ образомъ, женщины). Въ 1892 году рыболовныхъ заведеній на низовьяхъ Волги было 274, на нихъ работало не менѣе 32.000 человѣкъ. На волжскихъ ватагахъ рыбы ежегодно ловится болѣе 10 милліоновъ пудовъ на сумму свыше 6 милліоновъ рублей. Первое мѣсто въ уловѣ занимаетъ рыба частиковая и мелкая, а также вобла и сельдь, затѣмъ красная рыба, судакъ и лещъ. Весь этотъ годовой уловъ рыбы, а также приготовляемые изъ нея продукты, какъ-то: икра, рыбій жиръ, рыбій клей, вязига и пр., отправляются изъ Астрахани въ верховые города и обѣ столицы. Главная рыболовная дѣятельность въ Астраханскомъ краѣ бываетъ весною и осенью.

Ватажникъ—работникъ, рыбакъ съ ватаги.

Ватажничать—содержать ватагу, производить рыбную ловлю неводомъ.

Ватерпасъ—или уровень. Инструментъ для опредѣленія горизонтальныхъ плоскостей. Состоитъ изъ стеклянной трубки съ воздушнымъ пузырькомъ, мѣняющимъ положеніе при наклоненіи. На Волгѣ употребляются при постройкѣ судовъ и для провѣрки при постановкѣ гребныхъ валовъ. Для опредѣленія вертикальности плоскостей употребляется отвѣсъ, состоящій изъ нитки, на одномъ концѣ которой подвѣшена гирька.

Ватеръ-линія—линія, по которую судно углубляется въ воду; по спускѣ судна на воду ватеръ-линія называется „спусковая“, а по нагрузкѣ—„грузовая“. На волжскихъ пароходахъ часть обшивки корпусовъ ихъ ниже ватеръ-линіи, т. е. подводная часть, выкрашивается красной

или бѣлой краской, а часть надводная—черной и рѣдко какой либо другой краской.

Вахта—дежурство на судахъ въ теченіе извѣстнаго промежутка времени, по прошествіи котораго люди, находящіеся на вахтѣ, смѣняются другими. На Волгѣ сутки дѣлятся на четыре вахты по 6 часовъ каждая, на пассажирскихъ же пароходахъ лоцмана и штурвальные, а иногда и матросы, стоятъ вахту по плесно, т. е. отъ одной мѣстности до другой, по взаимному соглашенію.

Вахтенный—лицо, стоящее на стражѣ, дежурствѣ или караулѣ.

Вензель (морской терминъ—*виндзейль*) родъ вентилятора изъ парусины, имѣетъ форму длиннаго цилиндра, растянутаго обручами, съ продольнымъ отверстіемъ вверху и горизонтальнымъ внизу. Его опускаютъ въ палубы и трюмы пароходовъ и баржъ для освѣженія воздуха, направляя верхнее отверстіе противъ вѣтра.

Вентиляція—провѣтриваніе запертаго пространства посредствомъ вентилятора. Вентиляція устраивается на всѣхъ палубныхъ волжскихъ судахъ, въ трюмахъ и каютахъ.

Верблюженокъ или верблюдъ (см. накладка). Когда у баржевыхъ рулей губа длинная и не особенно толстая, то, чтобы она не обвисала, на нее кладутъ сверху накладку въ видѣ плахи или горбины, скрѣпляемую съ губой болтами или гвоздями. Эта плаха назыв. верблюженкомъ или верблюдомъ.

Веревка—свитый или ссученный въ нѣсколько прядей пеньковый шнуръ. Въ Россіи выдѣлка веревокъ составляетъ почти половину всей пеньковой промышленности. Слово „веревка", какъ рѣчной терминъ, не употребляется, оно замѣнено словами: „снасть", „косякъ" и пр.

Веревочныя лѣстницы (морское названіе *„выбленки"*) служатъ для влѣзанія на мачту. Такія лѣстницы идутъ отъ стеньги вдоль вантъ. Въ настоящее время в. л. бываютъ только на большихъ желѣзныхъ баржахъ или на маленькихъ дощаникахъ или кладнушкахъ и то какъ украшеніе; но въ старину на расшивахъ и мокшанахъ, ходившихъ подъ парусами и имѣвшихъ громадныя мачты и паруса, в. лѣстницы были необходимостью. Кромѣ того веревочныя лѣстницы бываютъ на баржахъ для схода въ лодку и называются „стремянками".

Верста—1) Мѣра длины, нынѣ 500 саженъ, до Петра Великаго считалась 700 саж., а еще ранѣе 1000 саж. 2) На нѣкоторыхъ деревянныхъ непаровыхъ судахъ волжскаго бассейна, какъ-то: бѣлянахъ, коломенкахъ и частью на баржахъ и др. судахъ, а также и на грузовыхъ плотахъ, верстою называется часть воробовъ (см. воробы), представляющіе собою бревно, толщина и длина которыхъ состоитъ въ зависимости отъ величины судна. Однако толщина эта не превышаетъ 6—7 вершковъ, а длина 6—7 саженъ (такой размѣръ бываетъ только на бѣлянахъ) Версты ставятся вертикально вдоль судна по лыжной рядомъ со среднимъ килемъ, въ гнѣзда, выдѣланныя въ брусѣ, расположенномъ поперекъ копаней, другой конецъ версты выходитъ вверхъ чрезъ отверстіе, сдѣланное въ палубѣ (если судно палубное) выше палубы до 3-хъ аршинъ. Иногда на палубныхъ судахъ версты ставятся на палубы, а если судно безпалубное, какъ напримѣръ бѣляна, то версты выходятъ сверхъ погруженнаго товара на такую же вышину. На суднѣ ставится отъ 2 до 5 верстъ, разстояніе между двумя верстами дѣлается отъ 2-хъ до 4 саженъ и между верстами ставятся воробы.

Вертлюгъ—звено цѣпи, одна сторона овала котораго оканчивается болтомъ, проходящимъ въ другое звено, гдѣ оканчивается шляпкой. Такимъ образомъ звено можетъ вращаться на оси этого болта. Вертлюга

вводятся въ цѣпь для того, чтобы послѣдняя не скручивалась и не давала бы колышекъ.

Верфь. Общее названіе мѣста, гдѣ строятъ военныя и торговыя суда. Правительственныя верфи со всѣми необходимыми помѣщеніями называются адмиралтействами. На Волгѣ адмиралтейства были учреждены Петромъ Великимъ въ Казани и Астрахани; въ Казани оно закрыто очень давно и памятникомъ его осталась только Адмиралтейская слобода; адмиралтейство же и портъ въ Астрахани, за переводомъ порта въ Баку, закрыты въ 1867 году, такъ какъ устья Волги обмелѣли до такой степени, что даже небольшія морскія суда и тѣ не могли подходить къ Астрахани. Въ томъ же году вся мѣстность, занимаемая Астраханскимъ портомъ съ механическимъ заводомъ, докомъ, домомъ адмирала и всѣми портовыми постройками передана, по контракту, въ безвозмездное пользованіе обществу „Кавказъ и Меркурій“ съ тѣмъ, чтобы оно поддерживало всѣ эти портовыя сооруженія на свой счетъ. Правительство, однако, оставило за собой право во всякое время взять бывшій портъ въ свое владѣніе обратно, предваривъ общество „Кавказъ и Меркурій“ за два года.

На волжскомъ бассейнѣ верфи появились со времени возникновенія пароходства и находятся они въ разныхъ мѣстахъ, обыкновенно при механическихъ судостроительныхъ заводахъ:

1) *Въ гор. Череповцѣ на рѣкѣ Шексне*, принадлежитъ Милютину; прежде здѣсь производилась постройка пароходовъ. При верфи имѣется техническое училище, открытое по иниціативѣ извѣстнаго въ свое время Ивана Андреевича Милютина (нынѣ покойнаго).

2) *Въ Николо-Абакумовѣ, на рѣкѣ Шексне*, близъ Рыбинска, при механическомъ заводѣ Журавлева. На этомъ заводѣ строились буксирные и пассажирскіе пароходы и морскія шхуны, какъ для собственнаго пароходства, такъ и по заказамъ. Изъ буксирныхъ пароходовъ сильными и лучшими были построены слѣдующіе: „Близнецъ“, „Первенецъ“ и „Родоначальникъ“, а изъ пассажирскихъ для Камско-Волжскаго общества были построены пароходы американскаго типа съ грузоподъемностью до 50 тыс. пуд.: „Ніагара“, „Миссури“ и „Миссисипи“. Впослѣдствіи были построены 100 сильные буксирные пароходы т. н. журавлевской постройки, съ машинами системы Компаудъ. Теперь постройка судовъ на заводѣ прекращена.

3) *Въ Костромѣ на рѣкѣ Костромкѣ* механическо-судостроительный заводъ, оцѣниваемый въ одинъ милліонъ рублей и основанный въ 1852 г. Шиповыми, Димитріемъ и Александромъ Павловичами, по происхожденію изъ именитой дворянской фамиліи, они были и основателями пароходной компаніи „Дружина“. На этой верфи было построено по заказамъ разныхъ лицъ до 50 буксирныхъ пароходовъ, главнымъ образомъ для костромскихъ и городецкихъ судопромышленниковъ, а также и для К° „Дружина“ восемь буксирныхъ и семь пассажирскихъ пароходовъ. Первымъ для этой компаніи въ 1858 году былъ построенъ буксирный пароходъ въ желѣзномъ корпусѣ съ машиною въ 120 силъ и названъ былъ „Императрица Марія“ въ честь супруги Государя Императора Александра II. Пароходъ этотъ названіе это носитъ и по настоящее время, не смотря на то, что находился онъ у разныхъ владѣльцевъ. Это едва ли не единственный пароходъ на Волгѣ, который въ продолженіе своего благополучнаго плаванія болѣе полувѣка сохранилъ названіе, данное ему при крещеніи. Спускался онъ съ эллинга на воду съ особенной торжественностью, въ присутствіи Государыни Императрицы Маріи. Какъ передавили очевидцы этой церемоніи, пароходъ былъ на парахъ. До спуска, на пароходѣ размѣщена была вся пароходная команда,

и хоръ музыкантовъ, который, какъ только пароходъ былъ сдвинутъ со стапеля, спустился на воду и плавно пошелъ на парахъ, заигралъ маршъ. Заводъ этотъ со своего основанія просуществовалъ около 40 лѣтъ, за смертію же его владѣльцевъ былъ ликвидированъ, все имущество съ постройками пріобрѣтено было г. Чижовымъ. Нѣкоторыя изъ зданій были приспособлены для техническаго училища, которое наименовано Чижовскимъ, въ память жертвователя.

4) *Судостроительная верфь на рѣкѣ Волгѣ въ Сормовѣ* при механическомъ заводѣ, основанномъ г. Бенардаки, онъ же былъ и основателемъ Камско-Волжскаго пароходнаго о-ва. На этомъ заводѣ изготовлены были буксирные пароходы для Камско-Волжскаго о-ва: „Д. Бенардаки", „Сормово" и другіе, а также производилась постройка буксирныхъ пароходовъ по заказамъ разныхъ лицъ весьма въ ограниченномъ количествѣ. Въ концѣ шестидесятыхъ годовъ были построены пароходы: „Князь Пожарскій", „Кормилецъ", „Москвичъ", „Механикъ Бѣляевъ"; „Тагилъ", а позднѣе „Губернаторъ Барановъ", „Дедюхинъ", „Межень", „Семьянинъ", „Графъ Игнатьевъ". Изъ пассажирскихъ пароходовъ въ 1871 г. былъ построенъ для Камско-Волжскаго о-ва товаро-пассажирскій пароходъ американскаго типа съ грузоподъемностью до 50 тысячъ пуд. „Переворотъ". Типъ этого парохода дѣйствительно произвелъ въ судостроеніи пассажирскихъ пароходовъ полный переворотъ, т. к. съ появленіемъ на Волгѣ парохода типа „Переворотъ", въ судостроеніи начинается прогрессъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ американской системы. Въ настоящее время заводъ этотъ занимаетъ на Волгѣ первое мѣсто и принадлежитъ Акціонерному О-ву „Сормово".

5) *Судостроительная верфь въ Молитовкѣ, на рѣкѣ Окѣ*, близъ Нижняго-Новгорода, принадлежитъ частнымъ владѣльцамъ Доброву и Набгольцъ, Яковлеву и Летягину. На этой верфи производится постройка небольшихъ буксирныхъ и пассажирскихъ пароходовъ и желѣзныхъ баржъ.

Съ 1912 года частными предпринимателями, образовавшими общество подъ названіемъ „Теплоходъ", устраивается вновь судостроительная верфь. Верфь эта сооружается въ трехъ верстахъ ниже города Нижняго-Новгорода, на лѣвомъ берегу рѣки Волги,—гдѣ будетъ производиться судостроеніе. Отъ механическаго завода, на протяженіи около одной версты, къ Волгѣ устраивается неширокій каналъ, по которому построенныя на заводѣ суда будутъ выводиться на Волгу.

6) *Судостроительная верфь въ Коломнѣ на рѣкѣ Москвѣ*, принадлежала прежде г. Струве, теперь же обществу Коломенскаго механическаго и судостроительнаго завода. На этой верфи строятся рѣчныя, морскія паровыя суда и непаровыя желѣзныя баржи. Съ 1911 года на этой верфи производится постройка судовъ съ паровыми, тепловыми двигателями системы Дизеля—такъ наз. теплоходы. Первымъ былъ построенъ Коломенскимъ заводомъ колесный теплоходъ для Акціонернаго О-ва Иванъ Любимовъ и К° подъ названіемъ „Уралъ". Въ 1912 г. появилось 6 такихъ же теплоходовъ, выпущенныхъ тѣмъ же заводомъ для О-ва „Кавказъ и Меркурій", а въ 1913 году построены и выпущены съ завода для Восточнаго общества пять товарныхъ теплоходовъ съ грузоподъемностью 50—55 тысячъ пудовъ, которыя, какъ и меркурьевскіе, вступили въ линію Нижній—Астрахань.

7) *Верфь Кулебаки-Липня на р. Окѣ, выше Мурома въ 13 верст.* Принадлежатъ Коломенскому заводу. Постройка производится въ Кулебакахъ верстахъ въ 30 отъ пристани Липня и судовыя части въ разобранномъ видѣ перевозятся по ж. д. вѣткѣ (завода) въ затонъ Липня, гдѣ и про-

изводится сборка судовъ. Съ 1913 г. Коломенскіе заводы и верфь слились вмѣстѣ съ Сормовскими заводами въ одно общество.

8) *Верфь въ Нижнемъ-Новгородѣ*, при механическомъ заводѣ г. Курбатова (нынѣ покойнаго). При жизни г. Курбатова на этомъ заводѣ было построено для своего пароходства до 20-ти большихъ буксирныхъ пароходовъ; послѣ смерти владѣльца въ 1886 году постройка судовъ прекратилась и все дѣло перешло въ руки наслѣдницы, его племянницы г-жи Карповой. Дѣло хотя и продолжалось, но постепенно приходило въ упадокъ, и въ 1906 году свелось къ частичной ликвидаціи. По смерти наслѣдницы остатки имущества перешли по наслѣдству къ ея дѣтямъ, а механическій заводъ сданъ въ аренду обществу „Мазутъ“, которымъ это о-во пользуется и до сего времени и строитъ для себя желѣзныя баржи.

9) *Верфь при казенномъ механическомъ Воткинскомъ заводѣ, при рѣчкѣ Сивы*, впадающей въ Каму верстахъ въ 50-ти выше Сарапула, или ниже пристани Галево въ 40 верстахъ. Воткинскій заводъ находится въ правой сторонѣ отъ Камы (пристани Галево) верстахъ въ 10-ти. Построенныя при заводѣ суда выпускались съ весенней прибылью воды по р. Сивѣ въ Каму, а отсюда для достройки поднимались вверхъ по Камѣ къ пристани Галево, гдѣ они и додѣлывались. Воткинскимъ заводомъ построено было болѣе 20 буксирныхъ пароходовъ и болѣе десяти пассажирскихъ, кромѣ того въ 1911 году ими было построено для г. Кожевникова пять большихъ товарныхъ двухъ-винтовыхъ теплоходовъ съ грузоподъемностью до 100 тысячъ пудовъ. Машины для нихъ были привезены изъ Швеціи съ завода Локке.

10) *Верфь въ Спасскомъ затонѣ*, принадлежитъ пароходному обществу „Кавказъ и Меркурій“, которое тутъ же имѣетъ свой механическій заводъ. На этомъ заводѣ общество построило для себя слѣдующіе товаро-пассажирскіе пароходы: „Іоаннъ Грозный“, „Императоръ Александръ II-й“, „Екатерина II-я“, „Петръ Великій“, „Димитрій Донской“ и „Александръ Невскій“, а въ 1882 г. большой пассажирскій пароходъ „Фельдмаршалъ Суворовъ“. Этотъ пароходъ былъ выпущенъ съ верфи съ электрическимъ освѣщеніемъ; съ этого года на всѣхъ волжскихъ пароходахъ и началось примѣненіе электрическаго освѣщенія.

11) *Верфь и механическій заводъ въ Самарѣ на берегу Волги*, основанный въ 1875—76 г. бывшимъ тогда механикомъ Л. Н. Бенке. Въ 1873 г. имъ былъ купленъ у О-ва „Нептунъ“, ликвидировавшаго въ то время свое дѣло, механическій заводъ въ Черномъ затонѣ. Механизмы были перевезены имъ въ Самару и установлены во вновь построенномъ имъ совмѣстно съ Руссо заводѣ. Впослѣдствіи заводъ этотъ отъ Бенке и Руссо былъ пріобрѣтенъ Журавлевымъ, Бенке же остался при заводѣ механикомъ. Съ завода было выпущено вновь построенныхъ въ разное время около десяти буксирныхъ пароходовъ и четыре пассажирскихъ. Въ настоящее время заводъ этотъ закрытъ.

12) *Судостроительная верфь Выксунскихъ горныхъ заводовъ, Нижегородской губ.* Находится на рѣкѣ Окѣ въ 20 верстахъ выше города Мурома, близъ пристани Досчатое, на правомъ берегу. На этой верфи были построены въ шестидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія для пароходнаго О-ва „Вулканъ“ два кабестанныхъ парохода—„Владиміръ“ и „Богатырь“, оба въ желѣзныхъ корпусахъ съ машинами, каждый въ 60 силъ и къ нимъ двѣ забѣжки „Соловей Разбойникъ“ и „Удалой“ въ желѣзныхъ корпусахъ съ машинами 40 силъ и буксирный пароходъ „Работникъ“ тоже въ желѣзномъ корпусѣ, съ машиною низкаго давле-

нія въ 120 силъ. Пароходы эти строились по чертежамъ и подъ личнымъ наблюденіемъ извѣстнаго въ то время механика Василія Ивановича Джонсъ. На этой же верфи былъ построенъ буксирный пароходъ „Илья Муромецъ" 100 силъ для Торг. Дома Зворыкиныхъ.

13) *Верфь при Мотовилихинскомъ казенномъ пушечномъ заводѣ*, на лѣвомъ берегу рѣки Камы въ трехъ верстахъ выше г. Перми. На этомъ заводѣ были построены буксирные пароходы для нуждъ завода, кромѣ того здѣсь же строились буксирные пароходы и для частныхъ лицъ. Послѣднимъ былъ построенъ буксирный пароходъ по заказу частнаго лица г. Ушакова „Ределе Князь Косогскій"; это одинъ изъ самыхъ сильныхъ за послѣднее время пароходовъ. Пароходъ этотъ по своей массивности и глубокой осадкѣ (порожній безъ топлива 9 четв.) заказчикомъ принятъ не былъ и онъ долгое время стоялъ безъ дѣйствія у завода. Впослѣдствіи онъ былъ пріобрѣтенъ у завода пароходнымъ Обществомъ „Мазутъ". Пароходъ этотъ буксируетъ въ настоящее время противъ теченія въ 8 судахъ груза до 900 тысячъ пудовъ.

14) *Верфь на рѣкѣ Камѣ—у города Перми* при судостроительномъ механическомъ заводѣ Ивана Ивановича Любимова, пріобрѣтенный имъ отъ г. Тетъ въ началѣ семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія. Кромѣ ремонта судовъ, на заводѣ строились пароходы и шхуны по заказамъ частныхъ лицъ для сибирскихъ рѣкъ, для Волги и Каспійскаго моря. Для собственнаго пароходства построены были кромѣ буксирныхъ и пассажирскіе пароходы. Послѣдними были построены лучшіе пассажирскіе пароходы американскаго типа: „Пермь", „Кама", „Екатеринбургъ", „Волга", „Иванъ Ивановичъ Любимовъ", „Анна Степановна Любимова", „С.-Петербургъ", „Нева". Судостроительная верфь закончила свои дѣйствія въ 1907 году, а въ 1913 г. была продана городу Перми для другихъ цѣлей.

Верховая вода (см. „вода").

Верховое судоходство (см. „судоходство").

Верховый—1) городъ, 2) караванъ, 3) вѣтеръ и пр.—вообще все, что находится отъ даннаго мѣста выше по теченію рѣки, 4) верховый бурлакъ (см. „бурлакъ").

Верхота—купцы, рабочій народъ и пр., пріѣзжающіе въ низовые города съ верховьевъ Волги.

Верша—(корзина изъ хвороста для ловли рыбы)—рыболовный снарядъ, представляющій изъ себя плетенку изъ древесныхъ прутьевъ, въ видѣ конуса. Наружная часть верши съ глухимъ концомъ называется „бочкой", вставная часть—„дѣтенышемъ", общее ихъ широкое отверстіе—„твориломъ", узкое же отверстіе во внутренней воронкѣ—„очкомъ" или „лазомъ".

Вершина—верхняя оконечность всякаго предмета. Терминъ этотъ часто употребляется въ судостроеніи, такъ, напримѣръ, болѣе тонкій конецъ бревна называется вершиною.

Весло—тонкій деревянный брусъ, похожій на лопату,—самое простое орудіе, которымъ суда приводятся въ движеніе. Изобрѣтеніе веселъ относится къ глубокой древности. О формѣ и величинѣ ихъ у древнихъ народовъ—нѣтъ точныхъ указаній, почему всѣ сужденія о нихъ приходится выводить или на основаніи дошедшихъ до насъ изображеній, или изъ опытовъ и указаній позднѣйшихъ временъ. Изслѣдователи старины полагаютъ, однако, что весла у древнихъ не были велики и подраздѣлялись на разряды, смотря по величинѣ и роду судна. Ихъ дѣлали сначала изъ дуба, потомъ стали употреблять буковыя весла, такъ какъ дубъ

тяжелъ и ломокъ. Въ позднѣйшія времена на выдѣлку веселъ стали употреблять хвойныя деревья. Весла, смотря по тѣмъ судамъ, на которыхъ они употребляются на рѣкахъ волжскаго бассейна, бываютъ различной величины и различнаго устройства. Обыкновенное весло состоитъ изъ пера (на Волгѣ—лопашекъ), валька и рукоятки и выдѣлывается преимущественно изъ одного куска дерева. На ботникахъ употребляется одно небольшое короткое весло, служащее вмѣстѣ съ тѣмъ и для управленія этимъ судномъ; лопашекъ его имѣетъ копьевидную форму. Такія же весла служатъ и для управленія всякаго рода небольшими лодками (преимущественно рыбацкими), не имѣющими рулей; почему въ этихъ случаяхъ они и называются кормовыми; другія же весла на тѣхъ же судахъ, какъ служащія для гребли, носятъ названіе гребныхъ; опорную точку для этихъ послѣднихъ составляетъ уключина, въ которой, для вкладыванія веселъ, или дѣлаются гнѣзда (вырубки), или ставятся металлическія рогатки (также называемыя уключины), или вбиваются кочетки (деревянные колышки); на послѣдніе, если для каждаго весла вставленъ одинъ кочетокъ, надѣваются кожаныя или веревочныя кольца (огонъ, очко, хомутокъ). Дѣйствіе веселъ, съ помощію которыхъ суда приводятся въ движеніе, называется „греблей", а люди, исполняющіе эту работу, называются „гребцами". На большихъ судахъ весла бываютъ или также гребныя (гребки, гребь) или служатъ вмѣсто руля. Гребь—неособенно толстая длинная жердь съ лопашкомъ на концѣ, опускается въ воду; лопашекъ (нетолстая доска) у греби бываетъ отъ 1 до 1 $^1/_2$ арш. длины и до $^1/_2$ арш. ширины. Весло, называемое гребью, употребляется исключительно при сплавѣ по теченію мокшанъ, досчаниковъ, тихвинокъ и имъ подобныхъ судовъ. На большихъ мокшанахъ такихъ веселъ бываетъ до 40 и болѣе на каждой сторонѣ судна. До введенія на волжскомъ бассейнѣ лотовъ, гребь употреблялась вмѣсто этихъ послѣднихъ на всѣхъ большихъ сплавныхъ судахъ, не исключая и бѣлянъ. Кормовыя весла, служащія на большихъ судахъ и завозняхъ вмѣсто рулей, называются *поносными* (исключительно на мокшанахъ), *потесью* (на плотахъ и коломенкахъ) и *навѣсью* (на завозняхъ и большихъ лодкахъ). Поносная—толстое бревно, длиною отъ 5 до 7 саж. и толщиною отъ 5 до 8 вершковъ, къ одному концу котораго (къ вершинѣ) съ одной стороны прикрѣпляется лопасть, а съ другой пасынокъ, служащій для большаго скрѣпленія лопасти съ поносной. Серединой своей поносная кладется на нижнее огниво судна, на которомъ для этого дѣлается или гнѣздо, или подушка съ гнѣздомъ, причемъ лопасть поносной перевѣшивается за бортъ и опускается своимъ ребромъ въ воду. Въ томъ же концѣ поносной (въ комлѣ), который остается на суднѣ, вбиваются кочетки, а къ этимъ послѣднимъ привязываются тонкія снасти, такъ какъ въ управленіи мокшаны участвуетъ иногда человѣкъ по 20 у каждой поносной, которыхъ на мокшанѣ бываетъ двѣ: на кормѣ и на носу. Потесь отличается отъ поносной только устройствомъ лопасти; на коломенкахъ ихъ бываетъ по четыре, а на плотахъ по двѣ и болѣе, смотря по величинѣ послѣднихъ. Для управленія коломенками при каждой потеси находится по 15 человѣкъ, но это исключительно только при сплавѣ по р. Чусовой; при выходѣ же судовъ этихъ въ Каму, потеси замѣняются лотомъ и рулемъ, а иногда гребью. Употребленіе и устройство навѣси одинаково съ поносной, съ той только разницей, что она представляетъ изъ себя не только бревно, а сравнительно тонкую жердь, длиною отъ 3 до 4 саж., на концѣ (вершинѣ) которой, опускаемомъ въ воду, прикрѣпляется вмѣсто лопасти тонкая доска длиною до одной сажени и шириною не болѣе 4—5 вершковъ, называемая перомъ. Въ срединѣ навѣси дѣлается небольшое сквозное

отверстіе, въ которое вдѣлывается болтъ, укрѣпленный въ подушку кормовой части лодки или завозни. Иногда болтъ, прикрѣпленный къ навѣси, бываетъ съ шарнирами.

Ветлы—деревья, растущія по берегамъ рѣкъ небольшими группами или по одиночкѣ на нѣкоторомъ разстояніи одна отъ другой; служатъ судоходцамъ береговой примѣтой для опредѣленія фарватера.

Взводить—вести судно противъ теченія рѣки.

Взводка—веденіе судовъ противъ теченія.

Взводное судоходство—см. „судоходство".

Взводчики—рабочіе, которые посредствомъ шкивенка взводили суда собственной силой, преимущественно въ районѣ одной пристани, главнымъ образомъ, въ Нижнемъ-Новгородѣ, гдѣ приходилось иногда взводить баржу или другое судно, а также и плоты, напримѣръ со „Стрѣлки" въ р. Оку и пр. Помимо взводки взводчики занимались и сплавомъ судовъ и плотовъ, но также въ районѣ одной пристани. При сплавѣ плотовъ ихъ называли *хватальщиками.* Плоты-однорядки плыли обыкновенно безъ якорей; понятно, что они могли или разбиться сами, или разбить другія суда; поэтому, чтобы избѣжать этой опасности, особенно тамъ, гдѣ бывало большое скопленіе судоваго каравана, сплавъ поручался хватальщикамъ. Послѣдніе и въ настоящее время занимаются своимъ промысломъ въ г. Козьмодемьянскѣ, Казанской губерніи, къ которому, по спадѣ весенней воды, ежегодно приплываетъ съ р. Ветлуги большое количество плотовъ однорядковъ для продажи на Козьмодемьянской лѣсной ярмаркѣ. Хватальщики раздѣляются на артели въ 6—10 человѣкъ каждая; во главѣ ихъ стоятъ или подрядчики, или же артель для распоряженія дѣломъ выбираетъ болѣе смышленнаго изъ своей среды. Каждая артель имѣетъ собственныя завозни, якоря и снасти. Въ настоящее время взводка и спускъ судовъ и плотовъ въ районѣ одной пристани кромѣ Козьмодемьянска производится пароходами.

Взморье—морское прибрежье при устьѣ рѣкъ. При устьѣ Волги взморьемъ называется та часть Каспійскаго моря, на которой находятся такъ называемые 9-ти и 12-ти футовые рейды; первый отстоитъ отъ Астрахани въ 125, а второй—въ 150 верстахъ. Такъ какъ многія морскія суда преимущественно съ нефтяными продуктами, вслѣдствіе мелководья волжской дельты, доходить до Астрахани не могутъ, то грузъ ихъ поступаетъ на рѣчныя суда прямо въ открытомъ морѣ на названныхъ рейдахъ.

Взмываетъ—песчаную небольшую отмель, печину, луговину и т. п., которыя, вслѣдствіе волненія воды на рѣкѣ отъ прошедшаго ли парохода въ недалекомъ отъ такихъ мѣстъ разстояніи, или отъ вѣтра, какъ бы поднимаются на поверхность и дѣлаются видными, а затѣмъ снова остаются подъ водой. При тихой погодѣ, когда поверхность рѣки бываетъ гладкою, всѣ выше указанныя отмели находятся подъ водою.

Взмыриваетъ. Иногда въ нѣкоторыхъ мѣстахъ рѣки появляются наносныя карчи, корни которыхъ, замытые пескомъ, остаются неподвижными, а части ихъ вершинъ постоянно всплываютъ на поверхность воды и тутъ же опять отъ давленія на нихъ теченія скрываются подъ водою. Послѣ ихъ скрытія, на поверхности рѣки появляются круги, такъ наз. вырь. Иногда буекъ на короткой снасти отъ брошеннаго въ воду якоря или лота теченіемъ давитъ къ низу—но онъ опять же стремится какъ плавающій предметъ къ верху, вслѣдствіе такихъ причинъ онъ то появляется на поверхности воды, то вновь скрывается.

Въ такихъ случаяхъ говорятъ: что-то „взмыриваетъ“. Судоводители, замѣтивъ такое явленіе на рѣкѣ, стараются обходить такія мѣста.

Вилки (см. „рогатки“).

Винтовка (см. „баркасъ“).

Вихрь (см. „вѣтеръ“).

Вицы.—Такъ называются скрученныя изъ березовыхъ или вязовыхъ толстыхъ прутьевъ, на подобіе пеньковыхъ, канаты, приблизительно 4-хъ дюймовъ толщины. Вицы употребляются для перевязки бревенъ въ однорядные плоты на мѣстахъ заготовки лѣса.

Вложить—очень употребительное въ рѣчной практикѣ въ прямомъ своемъ значеніи слово, напр. вложить снасть въ кнехты, уши, ухваты и пр.

Вода.—Распространяться особенно объ этомъ, всѣмъ извѣстномъ, химическомъ соединеніи водорода и кислорода, входящихъ въ составъ воды въ пропорціи $^{89}/_{11}$ по вѣсу и въ пропорціи $^{2}/_{1}$ по объему, мы считаемъ лишнимъ и ограничимся только изложеніемъ о водѣ того, что собственно относится до рѣчного судоходства. Вода *вольная*—это вообще глубина, на которой судно стоитъ безопасно и во время убыли воды, мѣсто, гдѣ рѣка не можетъ обмелѣть (обсохнуть). *Верховой* водой называется вода, спустившаяся во время прибыли съ верховьевъ рѣки на ея низовья. Вода *весенняя* или *полая* бываетъ во время всенняго разлива, *меженняя*—послѣ спада весенней воды. Прибылая вода отъ дождей въ іюнѣ мѣсяцѣ называется *Петровскимъ паводкомъ*, въ іюлѣ—*Ильинскимъ* и въ августѣ—*Успенскимъ;* послѣдній паводокъ держится иногда до заморозковъ и закрытія навигаціи. *Черная* вода прибываетъ по закрытіи навигаціи, когда рѣка уже покроется льдомъ. Вода въ рѣкахъ начинаетъ вообще прибывать ранней весной, при первыхъ оттепеляхъ. Въ верховьяхъ и среднемъ теченіи Волги она прибываетъ со второй половины марта (иногда же и раньше) до 15-го апрѣля. На Окѣ и ея притокахъ прибыль начинается и кончается раньше, нежели въ верхнемъ и въ среднемъ плесахъ Волги, а на Камѣ и ея притокахъ позднѣе; что же касается низового плеса Волги, то прибыль воды между Царицынымъ и Астраханью начинается обыкновенно только съ апрѣля и рѣка достигаетъ полнаго своего разлива въ маѣ мѣсяцѣ, когда вся прибылая вода придетъ на низовья со всего волжскаго бассейна. Быстрота и количество прибыли воды не вездѣ одинаковы, такъ напримѣръ въ верховьяхъ Волги суточная прибыль доходитъ до 3-хъ аршинъ и уровень всей прибылой воды бываетъ иногда выше обыкновеннаго уровня на 7 саж.; въ среднемъ плесѣ—уровень всей прибылой весенней воды бываетъ выше обыкновеннаго саженъ на шесть и суточная прибыль доходитъ до $1^{1}/_{2}$ арш.; въ низовьяхъ быстрота прибыли воды значительно меньше, а количество ея достигаетъ наивысшаго уровня около Царицына до 5 саж., а около Астрахани не болѣе одной сажени. Слѣдуетъ замѣтить, что прибыль начинается очень медленно, не болѣе вершка въ сутки, но затѣмъ съ дальнѣйшимъ таянімъ снѣговъ постепенно увеличивается. Подобная неравномѣрность прибыли объясняется съ одной стороны растратою воды на большіе разливы, а съ другой—испареніями и просачиваніемъ въ почву. Вслѣдствіе узкости долины рѣки Волги въ Тверскомъ и Рыбинскомъ плесахъ, разливовъ тамъ, за нѣкоторыми исключеніями, вовсе не бываетъ и они начинаются только съ Юрьевца; отъ этого города и до устья Камы ширина разлива колеблется отъ 4 до 10 верстъ, хотя здѣсь и встрѣчаются мѣста, гдѣ Волга вовсе не выхо-

дитъ изъ береговъ, вслѣдствіе ихъ возвышенности; при самомъ впаденіи Камы разливъ достигаетъ до 30-ти верстъ; далѣе до Царицына онъ колеблется отъ 5-ти до 20 и болѣе верстъ. Въ этомъ раіонѣ Волги разливъ бываетъ особенно великъ ниже Симбирска, ниже Самары и выше и ниже Саратова (выше Сорока Острововъ); въ самомъ же низовьѣ есть мѣста, гдѣ Волга или вовсе не разливается, или же разливается на 30—40 верстъ. Разливъ Волги въ большинствѣ случаевъ распространяется на лѣвую луговую сторону (до лѣваго кряжа) рѣки, хотя мѣстами бываетъ и къ правой нагорной сторонѣ. Разливъ Камы въ ея верховьяхъ и въ среднемъ теченіи, вслѣдствіе узкости долины, такъ же незначителенъ, какъ и въ верховьяхъ Волги, только тамъ, гдѣ долина этой рѣки постепенно расширяется, а именно отъ города Сарапула и отъ устья рѣки Бѣлой, разливы хотя и увеличиваются, но, несмотря на многоводность Камы, не достигаютъ тѣхъ размѣровъ, какія они имѣютъ въ низовьяхъ Волги: они колеблются между 3 и 10 верст. Что же касается разливовъ на остальныхъ волжскихъ притокахъ, то они рѣдко достигаютъ значительной величины; впрочемъ, напримѣръ, Ока вблизи Мурома разливается на 15—20 верстъ. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что разливы главнымъ образомъ бываютъ болѣе значительными при впаденіи одной рѣки въ другую, такъ какъ въ этихъ мѣстахъ долины расширяются. Весенніе разливы, конечно, не всегда повторяются въ однихъ и тѣхъ-же размѣрахъ. Въ зависимости отъ снѣжности зимы и всякаго рода метеорологическихъ условій, одна навигація бываетъ болѣе многоводной, другая—менѣе; случается, что въ весенній разливъ рѣки и вовсе не выходятъ изъ береговъ: такая полая вода была, напр., въ 1891 году. Несмотря, однако, на такую низкую весеннюю воду, особеннаго мелководья не только весною, но даже лѣтомъ, на Волгѣ не бываетъ, благодаря періодически перепадающимъ дождямъ, которые производятъ иногда весьма обильные паводки, достигающіе отъ 4 вершковъ до 3 аршинъ. Особенно значительная прибыль воды въ теченіе лѣта отъ дождей была въ 1888 году. Уровень воды въ рѣкахъ поддерживается также и осеннимъ паводкомъ, отъ котораго случается, что верховья рѣкъ выходятъ даже изъ береговъ.

Водоворотъ—см. „суводь".

Водогонъ—аппаратъ, посредствомъ котораго выкачивается вода изъ корпуса парохода. Водогоны устанавливаются во всѣхъ трюмахъ, въ машинномъ отдѣленіи и въ пыжахъ. Состоитъ онъ изъ мѣдной трубы отъ 2 до 3-хъ дюймовъ въ діаметрѣ; прокладывается по днищу судна, на высотѣ отъ него отъ 1 до 2 дюймовъ, причемъ концы водогона выходятъ за бортъ, по обѣимъ сторонамъ судна, на значительномъ разстояніи выше ватеръ-линіи. По срединѣ водогона устраивается небольшая мѣдная коробка, соединяющаяся посредствомъ особой трубки съ пароходными котлами, изъ которыхъ такимъ образомъ паръ проникаетъ въ водогонъ и этимъ выгоняетъ черезъ вышеуказанную коробку и водогонную трубу за бортъ проникшую въ корпусъ парохода воду.

Водоизмѣщеніе—вѣсъ воды, вытѣсняемой судномъ и всегда равный вѣсу всего судна вмѣстѣ съ находящимся на немъ грузомъ. На этомъ гидростатическомъ законѣ основано выполненіе судовыхъ чертежей, которые составляются такъ, чтобы суда со всѣми принадлежностями для плаванія и опредѣленнымъ грузомъ углублялись только до извѣстной черты, называемой ватеръ-линіей.

Водолазъ—человѣкъ, опускающійся подъ поверхность воды въ особомъ водолазномъ костюмѣ. Водолазными работами занимаются на Вол-

гѣ очень немногія лица. Бываютъ водолазы отъ Министерства Путей Сообщенія, которые вытаскиваютъ камни и карчи съ фарватера рѣки, и частные, которые приглашаются для вытаскиванія груза съ затонувшихъ судовъ, для временной задѣлки проломовъ, а также и для указанія тѣхъ мѣстъ въ затонувшемъ суднѣ, гдѣ нужно подводить цѣпи, подводный парусъ и т. п. предметы, способствующіе поднятію судна изъ воды.

Водоливъ—на большихъ судахъ родъ старшины надъ судорабочими, наблюдающій, какъ отвѣтственное лицо, за сохранностью: судна, судоваго имущества и клади. На мелкихъ судахъ, гдѣ рабочихъ или вовсе нѣтъ или количество ихъ ограничено, на обязанности водолива лежитъ также и отливка воды въ случаѣ ея накопленія въ корпусѣ судна.

Водомѣрные посты. До 1876 года въ вѣдомствѣ путей сообщенія не существовало правильно организованныхъ наблюденій за колебаніями воды на внутреннихъ водныхъ путяхъ. Немногія наблюденія, производившіяся до этого времени (почти безъ исключенія при гидротехническихъ сооруженіяхъ: шлюзахъ и плотинахъ на искусственныхъ путяхъ и при мостахъ на свободныхъ рѣкахъ) обладали столь крупными недостатками, что пользоваться ими представлялось почти невозможнымъ. Вопросъ объ учрежденіи правильной системы водомѣрныхъ постовъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ Россіи былъ рѣшенъ въ 1876 г., а 24 апрѣля того же года были утверждены Министромъ Путей Сообщенія Генералъ-Адьютантомъ Посьетомъ постановленія объ организаціи наблюденій на этихъ постахъ.

По роду и продолжительности наблюденій водомѣрные посты устраиваются трехъ разрядовъ.

На постахъ 1-го разряда наблюденія ведутся круглый годъ по три раза въ день, въ часы, указываемые инструкціею Главной Физической Обсерваторіи для метеорологическихъ наблюденій, съ тою только разницею, что утреннія наблюденія съ 1-го октября по 1-е апрѣля производятся не въ 7 часовъ утра, а въ 8 часовъ. На этихъ постахъ записывается: погода (ясно, пасмурно, дождь, снѣгъ, туманъ, тихо, вѣтеръ, сильный вѣтеръ), состояніе уровня воды, фазы ледохода и свѣдѣнія о фактической навигаціи, т. е. о времени прохода первыхъ и послѣднихъ судовъ или плотовъ въ теченіе навигаціи.

На постахъ 2-го разряда производятся тѣ же наблюденія, что и на постахъ 1-го разряда, но только разъ въ день, именно утромъ и въ продолженіе не всего года, а лишь съ открытія навигаціи и до закрытія ея.

Наконецъ, къ 3 разряду относятся временные посты, въ которыхъ дѣлаются лишь записи стоянія уровня при низкой водѣ, когда суда должны паузиться или нагружаться не въ полную осадку.

Далѣе было постановлено, чтобы посты 1-го разряда отстояли другъ отъ друга вообще на разстояніи не болѣе 100 верстъ и были расположены преимущественно въ такихъ населенныхъ центрахъ, гдѣ находится мѣсто пребыванія высшаго мѣстнаго надзора за водными путями.

Что касается до постовъ 3-го разряда, то они должны устраиваться преимущественно на меляхъ и служить главнымъ образомъ для надобностей спеціально навигаціонныхъ, а такъ же и для надобностей Министерства въ мѣстахъ, представляющихъ особенный интересъ для грузоотправителей и судохозяевъ, т.-е. въ мѣстахъ значительныхъ нагрузокъ, на перекатахъ, меляхъ и т. п., чтобы сдѣлать возможными своевременныя оповѣщенія о глубинѣ воды на меляхъ и имѣть данныя при

разрѣшеніи спорныхъ вопросовъ о допускаемой осадкѣ судовъ и въ случаяхъ неповиновенія законнымъ требованіямъ судоходнаго начальства.

Водоносъ—штокъ помпы. (См. „помпа“).

Водорѣзъ—внѣшняя наддѣлка на нижней, воду разсѣкающей, части носа судна.

Водосмотръ—(см. „кочегаръ“).

Водотечность судовъ—(см. „течь“).

Водяной баринъ—чиновникъ вѣдомства путей сообщенія. Въ сороковыхъ годахъ прошлаго столѣтія водянымъ бариномъ назывался теперешній начальникъ дистанціи. На немъ лежала обязанность какъ канцелярская, такъ и административная. а кромѣ того онъ же завѣдывалъ полученіемъ $^1/_4\%$ сбора и выдачей накладныхъ на груза, отправляемые на судахъ. Для волгарей это былъ безапеляціонный судья, царь и богъ. Въ мѣстахъ, гдѣ скоплялся караванъ, какъ напр. на перекатахъ, при перепузкахъ не обходилось безъ недоразумѣній между судохозяевами и рабочими, разбирать которыя являлся водяной баринъ, и рѣдко бывало, чтобы правыми оставались рабочіе, т. к., взявъ съ судопромышленника нѣкоторый кушъ, водяной баринъ становился на сторону послѣдняго, а рабочіе наказывались за неповиновеніе или тутъ же на мѣстѣ водяными солдатами линьками, или при канцеляріи водяного барина розгами. (Это было во время крѣпостного права).

Водяные солдаты—то-же самое, что нынѣ постовые служители вѣдомства путей сообщенія. Во времена крѣпостного права водяные солдаты находились въ непосредственномъ распоряженіи водяного барина. Происхожденія они были исключительно еврейскаго изъ военныхъ кантонистовъ и являлись на рѣкѣ блюстителями порядка надъ судоходствомъ, слѣдили за разгрузкой судовъ и обо всемъ доносили черезъ своего унтера водяному барину. Водяные солдаты для судорабочихъ были грозою, потому что расправлялись при случаѣ по своему—линькомъ (тонкая короткая бечевка), который каждый солдатъ имѣлъ всегда при себѣ. Водяные солдаты ничѣмъ не брезговали, взятки съ судовщиковъ у нихъ были на первомъ планѣ, съ каждаго судна они тащили и рогожку и снасточку, брали хлѣбомъ, словомъ, всѣмъ, что можно было взять. Съ упраздненіемъ водяныхъ солдатъ отчасти вывелись и взятки. Въ настоящее время водяные солдаты замѣнены постовыми береговыми служителями.

Водяной парусъ—это сдѣланная изъ тонкихъ брусьевъ деревянная рама, длиною отъ 2 до 3 саженъ и шириною $1^1/_2$—2 арш., обтянутая холстомъ или рогожами, а иногда и лубками, употребляемая во время встрѣчнаго низоваго вѣтра, препятствующаго сплаву небольшихъ и порожнихъ судовъ. Съ этой цѣлью водяной парусъ опускается въ воду „ребромъ“, впереди судна, на разстояніи отъ онаго въ 5—7 саж. Прикрѣпленными съ обоихъ концовъ водяного паруса нетолстыми веревками, которыя соединяются съ судномъ, водяной парусъ движимый теченіемъ воды тянетъ за собою судно и, такимъ образомъ, парализуетъ дѣйствіе встрѣчнаго вѣтра.

Возжевыя снасти (канаты и косяки) такъ-же, какъ и возжи для управленія лошадьми, служатъ въ нѣкоторыхъ случахъ для управленія тѣми судами, которыя или не имѣютъ рулей, или не послушны рулю. Онѣ употребляются въ трехъ случаяхъ: 1) при счалкѣ судовъ, идущихъ по теченію на буксирѣ парохода въ два счала (см. „счалъ“). Въ этомъ случаѣ возжевыя снасти подаются съ переднихъ крайнихъ баржъ на заднія, одна съ правой, другая съ лѣвой стороны; завертываются одними

концами на передней баржѣ за средній бортовой кнехтъ, а другими подаются на заднюю баржу и завертываются за кормовые бортовые кнехты; это дѣлается съ тою цѣлью, чтобы при оборотѣ заднія баржи шли правильно, не переходили переднихъ и не могли бы у послѣднихъ поломать рулей. Для того же, чтобы возжевыя не попадали подъ рули переднихъ баржъ, что могло-бы случиться, такъ какъ онѣ проходятъ близъ тѣхъ рулей, ихъ подвѣшиваютъ отдѣльными снастями „серьгами". 2) При буксировкѣ противъ теченія пароходомъ одного судна, когда это послѣднее или не имѣетъ руля, или не послушно ему. Въ этомъ случаѣ возжевыя прикрѣпляются къ коренному буксиру такъ, какъ больныя при буксировкѣ трехъ судовъ рядомъ, причемъ буксиръ проходитъ черезъ форъ-штевень, а возжевыя—съ обѣихъ сторонъ судна, къ которому прикрѣпляются за бортовые носовые кнехты; и наконецъ, 3) возжевыя снасти употребляются при сплавѣ судовъ съ помощію лота; на малыхъ судахъ у лота имѣется всего одна возжевая, а на большихъ—двѣ.

Возъ—нѣсколько судовъ, идущихъ на буксирѣ одного парохода.

Волгарь—рожденный и проживающій близъ береговъ Волги и плавающій по ней или ея притокамъ, судовщикъ. Къ стариннымъ волгарямъ принадлежатъ: судопромышленники, лоцмана, капитаны и пр.

Волна—колебательныя движенія жидкостей, напр. воды, воздуха и пр. (см. „барашки", „бѣлякъ", „валъ", „гребень" и пр.).

Волнистая линія—линія въ родѣ той, по которой расположена поверхность взволнованной воды. Употребляется при составленіи чертежей. Эта линія въ судостроеніи введена англійскимъ инженеромъ Росселемъ.

Воложка.—Этимъ именемъ называется на Волгѣ, а также на Камѣ и на др. волжскихъ притокахъ, протокъ, отдѣляющій какой либо островъ или осередокъ отъ меженняго берега и представляющій узкую часть русла рѣки, отдѣляющуюся отъ ея коренного русла и съ послѣднимъ опять соединяющуюся черезъ извѣстное разстояніе. Воложки на названныхъ рѣкахъ встрѣчаются какъ у праваго, такъ и у лѣваго берега; длина ихъ колеблется отъ 2 до 30 верстъ. Многіе изъ этихъ протоковъ во время весенняго половодья, а нѣкоторыя даже и въ межень, бываютъ удобными для судоходства.

Волокъ (отъ глагола *„волочить"*)—1) Вообще перевозъ сухимъ путемъ товаровъ и даже судовъ (большихъ—въ разобранномъ видѣ, небольшихъ—не разобранными) между двумя судоходными рѣками. 2) Волокъ Новгородскій—это путь, существовавшій въ древности между озерной системой и Волгой; черезъ него переваливали на Волгу новгородскіе ушкуйники. 3) По верховьямъ рѣкъ Камы и Вятки волокомъ называется всякое сухопутное пространство между двумя рѣками. Такіе же точно волоки нѣкогда существовали и на низовой Волгѣ: а) отъ нѣмецкой колоніи Сосновки къ верховьямъ рѣки Хопра (пр. Дона), б) между верховьями Камышинки (впад. въ Волгу при городѣ Камышинѣ) и Иловли (впад. въ Донъ). Рѣчка Камышинка беретъ свое начало въ одной мѣстности съ притокомъ Дона рѣкою Иловлей и, благодаря близости истоковъ ихъ, обѣ эти рѣчки въ старые годы служили судоходнымъ путемъ изъ Дона въ Волгу. Этимъ путемъ когда-то плавали разбойничьи шайки, имъ же пользовались и донскіе казаки, когда пробирались съ Дона на Волгу. Приплывъ по Иловлѣ, къ ея истоку, казаки обыкновенно вытаскивали свои легкія ладьи на берегъ и волокли ихъ до истока Камышинки, по которой затѣмъ и опускались въ Волгу. На указанныхъ пространствахъ впослѣдствіи прорываемы были водные каналы. Первая мысль о соединеніи Волги съ Дономъ принадлежитъ султану Селиму, который за-

думалъ, посредствомъ искусственнаго канала, провести изъ Азовскаго моря въ море Каспійское свой флотъ для военныхъ дѣйствій противъ Персіи, и, можетъ быть, и противъ Астраханскаго хана. Съ этою цѣлью, какъ полагаютъ, Селимомъ было въ 1550 г. дано находившемуся въ вассальныхъ отношеніяхъ къ Турціи, Крымскому хану Девлетъ-Гирею повелѣніе прорыть между названными рѣчками каналъ, который Девлетъ-Гирей и началъ въ 20 верстахъ выше теперешняго Камышина по возвышенной степи. Однако это дѣло, вслѣдствіе азіатской копотливости, съ одной стороны, а съ другой, благодаря завоеванію Астрахани русскими (въ 1554 г. Іоанномъ Грознымъ) было брошено. Затѣмъ о томъ же думалъ и великій преобразователь Россіи. Покоривъ Азовъ, Петръ I, призналъ полезнымъ соединить Волгу съ Дономъ, но предпріятіе это такъ же не удалось и было оставлено. в) Между Царицыномъ и Калачемъ на Дону и г) между Дубовкой на Волгѣ и станицей Качалинской на Дону. Прежде до проведенія желѣзныхъ дорогъ къ Царицыну, передача съ Волги на Донъ грузовъ производилась посредствомъ гужевой перевозки волами на фурахъ. Разгрузочнымъ пунктомъ былъ посадъ Дубовка на Волгѣ, а на Дону станица Качалино; разстояніе между ними 60 верстъ. Прибывшіе въ Дубовку на судахъ товары, не исключая и лѣсныхъ подѣлочныхъ матеріаловъ, грузились на фуры, запряженныя волами; суда, на которыхъ эти товары прибывали, разбирались и перевозились такъ же волами черезъ волокъ на Донъ, гдѣ онѣ вновь собирались, на нихъ грузились опять эти же товары и сплавлялись по теченію р. Дона въ станицы и въ Ростовъ н/Д. Въ особенности много этимъ путемъ проходило уральскаго желѣза. Для облегченія перевозки черезъ волокъ были устроены деревянные настилы, по которымъ катились колеса фуръ, какъ по рельсамъ.

Воробы или вороба—простая машина (воротъ), употребляемая на бѣлянахъ, плотахъ, коломенкахъ и частію на баржахъ (на послѣднихъ, когда онѣ идутъ сплавомъ) для поднятія якорей и лотовъ. Названіе это произошло отъ воробовъ, имѣющихся въ большомъ употребленіи въ крестьянствѣ для наматыванія и разматыванія пряжи, хотя между судовыми и послѣдними воробами существуетъ значительная разница. Воробы, употребляемыя въ крестьянствѣ, представляютъ изъ себя небольшую палку, на обоихъ концахъ которой прикрѣплено по двѣ, крестообразно расположенныхъ, палочки, изъ коихъ верхнія вращаются, а нижнія остаются неподвижными. Воробы-же судовыя представляютъ изъ себя деревянный валъ (баба), высота котораго не превышаетъ 3 аршинъ, а толщина отъ $^1/_2$ до 1 и болѣе аршина и въ серединѣ котораго въ выдолбленное отверстіе вкладывается бревно или жердь; выходящіе изъ вала концы этого бревна называются „ручками". Валъ ставится вертикально и на обоихъ концахъ имѣетъ вырѣзки, входящія въ отверстія, сдѣланныя въ подушкахъ; нижняя подушка прикрѣпляется шпигорными гвоздями къ коню, а верхняя своими отверстіями накладывается на заплечики двухъ верстъ (см. „верста"), которыя, опускаясь внизъ къ палубѣ, проходятъ около концовъ нижней подушки, сквозь палубу, и закрѣпляются въ днищѣ, въ гнѣздахъ подушекъ, положенныхъ на шпангоуты. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что на небольшихъ судахъ версты не проходятъ сквозь палубу до днища, а укрѣпляются въ подушкахъ, положенныхъ на конѣ, причемъ, если воробы устраиваются позади мачты, то послѣдняя замѣняетъ одну изъ верстъ. Разстояніе между верстами находится въ зависимости отъ величины судна, такъ же какъ длина и толщина ручекъ—въ зависимости отъ разстоянія между верстами, которое, однако, не превышаетъ 2—4 саженъ. Длина ручекъ всегда нѣсколько короче разстоянія между верстами; тол-

щина ихъ отъ 2-хъ до 4-хъ вершковъ и болѣе. На валъ наматывается снасть, при помощи которой и при вращеніи вала ручками поднимается якорь и вообще всякая другая тяжесть. Воробы замѣняютъ собою шпили, и чѣмъ длиннѣе ручки (радіусы круга даннаго ворота), тѣмъ большую тяжесть воробы могутъ поднимать при данной затратѣ силъ (количествѣ и силахъ рабочихъ, поворачивающихъ валъ), но при большей длинѣ ручекъ—то, что выигрывается въ силѣ, теряется во времени. Воробовъ на судахъ бываетъ отъ 1 до 3; если ихъ болѣе одного, то они располагаются по направленію длины судна.

Ворота—отверстіе въ стѣнѣ или проходы въ оградѣ. Ворота шлюзныя устраиваются между шлюзными стѣнами для удержанія воды на извѣстной высотѣ, а также для пропуска черезъ шлюзы судовъ. Ворота въ плавучихъ докахъ служатъ для вводки въ доки и выпуска изъ нихъ обратно судовъ. На нѣкоторыхъ притокахъ Волги, наприм. на р. Окѣ, воротами называется фарватеръ на перекатѣ.

Воротовые или связные поясья—это четырехгранные брусья 6—7 саж. длины, 5—6 дюйм. толщины и отъ 8 до 9 дюйм. ширины (вообще размѣръ ихъ зависитъ отъ величины судна); они употребляются при постройкѣ деревянныхъ баржъ и другихъ болѣе прочныхъ судовъ, и служатъ лучшимъ продольнымъ крѣпленіемъ судна; кладутся при образующемъ выгибъ соединеніи днища съ ошвой, на „головахъ“ копаней, въ количествѣ отъ 2 до 4 рядовъ „съ нарѣзкою на копаняхъ“ отъ 1-го до $1^1/_2$ дюймовъ (т. е. на воротовыхъ вырубаются выемки, которыми они и накладываются на копани). Располагаются во всю длину обѣихъ сторонъ судна.

Воротъ (отъ глагола *„воротить“*)—простая машина, приспособленная для подниманія и передвиженія тяжестей. Это цилиндръ или валъ, на который, при вращеніи, навертывается веревка, канатъ или цѣпь, тянущая тяжесть. Воротъ преобразовываетъ направленіе движенія и чѣмъ меньше радіусъ воротоваго вала, тѣмъ меньше нужно усилій для поднятія тяжести. Увеличивая рукоятку и одновременно уменьшая размѣры радіуса вала, тѣмъ самымъ увеличивается продуктивность работы ворота, причемъ размѣры рукоятки можно увеличить по произволу, между тѣмъ какъ размѣры радіуса вала уменьшать возможно только до тѣхъ поръ, пока валъ можетъ выдержать данную тяжесть, и потому для большей устойчивости валъ слѣдуетъ дѣлать металлическимъ. Если толщина обертываемой снасти будетъ превышать толщину вала, то воротъ, понятно, дѣйствовать не будетъ, такъ какъ веревка въ этомъ случаѣ будетъ скользить по поверхности вала. Воротъ бываетъ стоячій (кабестанъ, шпиль, воробы, баба) и лежачій (брашпиль, лебедка, баранъ, штурвалъ) и смотря по тому, какой силой приводится въ движеніе, носитъ названіе: вододѣйствующаго, парового, ручного и коннаго.

Ворочай!—команда судорабочимъ, произносимая, когда нужно приводить въ дѣйствіе воротъ или шпиль.

Ворса—1) лоскъ въ шерстяныхъ тканяхъ; 2) старая снасть, распущенная на каболки и употребляемая на плетеніе кранцевъ и матовъ; изъ болѣе прочныхъ каболокъ дѣлаются стропы, а изъ менѣе прочныхъ—швабры.

Восьмерка—1) двойной желѣзный крюкъ, въ видѣ цифры 8, служащій для соединенія между собой цѣпныхъ колецъ въ тѣхъ случаяхъ, когда порвавшуюся цѣпь необходимо тотчасъ-же скрѣпить. Восьмерки, толщиною отъ $^1/_2$ до $^3/_4$ дюйма употребляются, главнымъ образомъ, для

соединенія пароходныхъ цѣпныхъ штуртросовъ; 2) *восьмеркою* также называется способъ крестообразнаго завязыванія на кнехтахъ, ухватахъ и проч. разнаго рода канатовъ.

Врагъ—(смотр. „оврагъ").

Всплескъ—высота, до которой достигаетъ волна, ударяясь обо что-нибудь; заструги на пескѣ, слѣды прибойной воды.

Вставка. Такъ въ судостроеніи называются замѣненные во время ремонта судна новыми листы желѣза, доски и проч.

Всталъ якорь. Такъ говорятъ, когда якорь, при выхаживаніи (поднятіи) его изъ воды, отдѣлился отъ дна рѣки и повисъ на канатѣ въ вертикальномъ положеніи.

Встрѣчный пароходъ, встрѣчный вѣтеръ и пр.,—идущій навстрѣчу пароходъ, дующій навстрѣчу двигающаго судна вѣтеръ и проч.

Втереть или вотри. Когда со стоящаго вблизи берега на якорѣ судна въ помощь отданнымъ якорямъ подается якорь на берегъ, въ который однимъ концомъ вчаливается косякъ, другой же конецъ его подбираютъ натуго на суднѣ, чтобы якорь этотъ не тащило, говорятъ: вотри якорь, т. е. сдѣлай такъ, чтобы рога якоря поглубже вошли въ землю.

Вчалить, напр., якорь, т. е. привязать къ нему какую-либо снасть и пр.

Въ бечеву идетъ судно,—такъ говорятъ, когда судно тянутъ люди или лошади бечевою и когда оно держится въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега. Лоцмана на пароходахъ иногда говорятъ: „надо идти не дальше какъ въ бечеву" отъ того или другого берега, т. е. держать курсъ парохода не въ особенно далекомъ растояніи отъ названнаго берега.

Въ глухую. Навернуть на какой-либо воротъ канатъ въ глухую, значитъ—навернуть его безъ „пряхи", весь до конца (см. „пряха").

Въ забойку нагружать судно—значитъ нагрузить его трюмъ товарами полностью, отъ днища до палубы, такъ, чтобы въ суднѣ не оставалось болѣе свободнаго мѣста.

Въ заполоскъ—поставить парусъ ребромъ къ вѣтру такъ, чтобы его „полоскало" (чтобы онъ сильно колебался вѣтромъ). Ставится парусъ въ заполоскъ съ тою цѣлью, чтобы остановить дальнѣйшій ходъ судна по вѣтру.

Въ застѣньѣ—говорится о предметѣ, загороженномъ другимъ предметомъ, напр. островъ, воложка и пр. въ застѣньѣ,—это значитъ, что островъ и воложка чѣмъ-либо загорожены отъ идущихъ судовъ (какъ-то: песками, рынкомъ горы и пр.).

Въ лапу. Такъ выражаются, когда, сдѣлавъ въ деревѣ вырубку, въ нее вкладываютъ другое дерево подъ прямымъ угломъ.

Въ отрубѣ. Говорятъ о толщинѣ дерева въ вершинѣ, когда оно отрублено или распилено въ поперечномъ разрѣзѣ.

Въ раздоръ брать снасти— тянуть снасти въ разныя стороны отъ одного пункта.

Въ ручную. Перенести какую-либо вещь, подвести судно, или тянуть канатъ не съ помощью какихъ-либо приспособленій, а руками людей.

Въ струнку. Говорится о буксируемыхъ судахъ, когда они идутъ на буксирѣ парохода прямо въ кильватеръ одно другому.

Въ усъ. Въ деревянномъ судостроеніи называется соединеніе концовъ штукъ, стясывающихся съ одной стороны въ видѣ клина. Въ усъ, наприм., соединяются своими концами заключенные брусья рамы и проч.

Выбило—(см. вышибло).

Вываливаться, т. е. отходить отъ какого-либо опаснаго для судна мѣста, напр. отъ суводи, мели и пр.

Выводка судна съ низовьевъ рѣки въ ея верховья. Владѣльцы буксирныхъ пароходовъ берутъ, напр., на выводку грузъ въ несобственныхъ ихъ судахъ съ низовьевъ рѣкъ въ ихъ верховья; точно также берутся на выводку и порожнія суда.

Вывѣсить—поднять какой-либо предметъ съ помощью рычага.

Выгрузка (смотр. „разгрузка").

Выдра (морской терминъ „*шпунтъ*")—выемки въ брусьяхъ, къ которымъ примыкаются обшивныя доски, напр. въ штевняхъ.

Вызванивать—выраженіе грузчиковъ и матросовъ; значитъ—выкатывать бочки изъ трюма на палубу посредствомъ снасти.

Выкатъ—небольшой трапъ, состоящій изъ нѣсколькихъ соединенныхъ между собой короткихъ досокъ, прикрѣпленныхъ гвоздями къ невысокому бруску (куску дерева), подъ острымъ угломъ. Выкатъ служитъ для вкатыванія бочекъ черезъ бортъ, въ люкъ и пр.

Выкачивать или перекачивать нефтяные продукты изъ судна въ судно или въ береговыя цистерны; выкачивать воду изъ судна; выливать или переливать воду или нефтяные продукты при помощи помпъ, насосовъ и т. п.

Выложить изъ ушей буксиръ, изъ кнехтовъ какую-либо снасть и пр.—обозначаетъ вынуть эти предметы.

Выморозка—четырехъ-угольные колодцы, длиною въ сажень и шириною въ аршинъ, вырубаемые постепенно во время зимы кругомъ парохода для окраски его подводной части (ватеръ-линіи), и для нѣкоторыхъ исправленій подводной части судна, а также руля и колесъ. Иногда выморозка дѣлается не вокругъ всего судна, а только въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ требуются исправленія подводныхъ частей, напр. штевней. Выморозку можно начинать не ранѣе, какъ съ декабря мѣсяца, когда ледъ для этой цѣли будетъ достаточно толстъ (во всякомъ случаѣ не менѣе какъ въ $^1/_2$ аршина). Она производится слѣдующимъ порядкомъ: по ватеръ-линіи выкалывается борозда, или, какъ говорится, „ведется сухая борозда" вокругъ всего судна, не исключая руля и гребныхъ колесъ, потомъ дѣлаются колодцы для выморозки, которые выкалываются такъ, чтобы они подходили по мѣрѣ надобности и возможности подъ корпусъ парохода, причемъ колодецъ отъ колодца отдѣляется перемычкою въ одинъ аршинъ. Самая выколка производится осторожно; заботятся, чтобы дно каждаго колодца отдѣлялось отъ поверхности воды ледяной массой толщиною по крайней мѣрѣ до 3-хъ вершковъ; опредѣленіе же этой толщины производится посредствомъ бурава, которымъ провертывается во льду дыра, и при помощи проволочнаго крюка, которымъ измѣряется точно-ли между днемъ колодца и водою существуетъ требуемое пространство. Послѣ такой пробы сдѣланная дыра затыкается штыремъ (деревяннымъ гвоздемъ); но несмотря на эти предосторожности, вода, хотя и въ ограниченномъ количествѣ, все-таки набирается въ колодецъ и тамъ замерзаетъ; такъ какъ однако штырь опредѣляетъ, гдѣ кончается дно колодца, то не представляется уже трудности его вновь возобновить въ размѣрѣ той глубины, какая требуется. Случается, однако, что на днѣ колодца при его выколкѣ образуется трещина, чрезъ которую въ колодецъ просачивается вода; тогда, чтобы онъ совсѣмъ не былъ затопленъ, его засыпаютъ тѣмъ же мелкимъ льдомъ, который изъ него былъ вырубленъ. По прошествіи извѣстнаго времени мелкія льдины, смѣшав-

шись съ водой, смерзаются, но не представляютъ изъ себя сплошной ледяной мыссы, почему и легко вырубаются изъ колодца. Вообще, выморозка возможна только при морозной зимѣ и въ такихъ мѣстахъ, гдѣ на днѣ рѣки или затона нѣтъ родниковъ.

Выплюнуло (см. „подъемка").

Вырь. Вырью называются появляющіяся на поверхности рѣки небольшія выпуклости воды, кругами поднимающіяся со дна рѣки вслѣдствіе быстраго теченія на мелкихъ мѣстахъ или перекатахъ, или отъ находящихся на днѣ рѣки какихъ-либо предметовъ. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: что-то „выритъ".

Выставка. 1) При выгрузкѣ или разгрузкѣ товаровъ на далекое разстояніе отъ судна до складочнаго мѣста грузчиками практикуется иногда работа съ такъ называемой „выставкой", т. е. грузчики раздѣляются на двѣ партіи, изъ коихъ одна беретъ товаръ съ судна и доставляетъ его на заранѣе условленный пунктъ, а другая—переноситъ товаръ съ этого послѣдняго пункта въ складочное мѣсто. 2) На камскихъ пристаняхъ хлѣбными торговцами употребляется выраженіе: „послать приказчика *на выставку*", что значитъ послать въ ближайшее отъ пристани село приказчика для закупки хлѣба. Въ еще недавнее сравнительно время (и это практиковалось не на одной Камѣ, но также на бѣльскихъ пристаняхъ, и въ Балаковѣ) хлѣбные торговцы посылали своихъ приказчиковъ покупать хлѣбъ у крестьянъ. Приказчики, разбитные малые, встрѣтивъ хлѣбный обозъ иногда на дорогѣ, недалеко отъ пристани, останавливали крестьянъ и каждый изъ нихъ начиналъ зазывать мужичковъ къ своему хозяину, суля имъ чуть не золотыя горы. Мѣсто встрѣчи приказчиковъ съ везущими хлѣбъ крестьянами также называлось *выставкой*. Послѣ долгихъ пререканій и брани, приказчики, ни мало не заботясь о согласіи крестьянъ, бросали жребій и дѣлили крестьянъ между собою. Съ „доставшагося" по жребію мужика приказчикъ снималъ шапку, клалъ ее подъ мышку, бралъ лошадь подъ узды и велъ своего плѣнника къ хозяину. Приведенный такимъ образомъ крестьянинъ угощался хлѣбнымъ торговцемъ водкой и чаемъ, затѣмъ уже начинали торговаться, причемъ подвыпившій мужичекъ, почти всегда, уступалъ хитрому кулаку и продавалъ свой хлѣбъ по весьма, сравнительно, низкой цѣнѣ.

Высучило или **выскало**, т. е. сорвалось, вырвалось изъ рукъ. Это выраженіе употребляется въ разныхъ случаяхъ, когда при крѣпленіи снасти, снасть эту не удается закрѣпить какъ слѣдуетъ, и она, вслѣдствіе напора на судно какой-либо тяжести (теченія, вѣтра и пр.), настолько быстро сходитъ съ мѣстъ крѣпленія (кнехтовъ и пр.), что невозможно ее завернуть или задержать.

Высыпокъ — небольшая отмель около береговъ, гдѣ съ горныхъ враговъ выноситъ хрящеватый грунтъ, иногда каменистый, послѣдній называютъ грядою. Такія гряды находятся только у горныхъ береговъ. Высыпокъ въ этомъ случаѣ соотвѣтствуетъ тому, что въ геологіи называется конусомъ выноса, пролювіальнымъ конусомъ. Высыпки встрѣчаются иногда при устьѣ небольшихъ рѣчекъ; у послѣднихъ высыпки бываютъ песчано-илистые.

Выхаживать (см. выходить).

Выходить. 1) Якорь изъ воды. 2) Выходить судно—значитъ, что его нужно исправить, проконопатить и привести въ надлежащій видъ, иначе говоря, произвести ремонтъ.

Выходъ—погреба при ватагахъ (смотр. „ватага").

Выцѣпить—приподнять. Такъ называется маневръ, къ которому прибѣгаютъ рабочіе, когда имъ не подъ силу бываетъ приподнять въ ручную какой-либо предметъ или тяжесть для того, чтобы подложить подъ него подкладину или катокъ. Въ этомъ случаѣ подъ поднимаемый предметъ или тяжесть подводятъ рычагъ, или такъ наз. вагу, въ видѣ жерди, подъ конецъ рычага подкладываютъ небольшой кусокъ дерева, назыв. шея (см. это слово), служащая точкою опоры, а другой конецъ рычага чрезъ шею наклоняютъ книзу. Отсюда выраженіе: давай цапь, т. е. приподнимай рычагомъ тяжесть.

Вычалить якорь—отвязать отъ него канатъ, цѣпь и пр., т. е. то, чѣмъ онъ былъ зачаленъ. Это слово употреблялось также при конной тягѣ судна. Въ тѣхъ случаяхъ, когда необходимо было отнять бечеву отъ подсады, въ которую были запряжены лошади, говорили: *„вычаливай"*.

Вычалъ—канатъ или косякъ длиною въ 20—30 саж.; употребляется на такъ называемыхъ „ходовыхъ" судахъ, идущихъ на бечевѣ. Вычалъ однимъ концомъ вчаливается въ рымъ (кольцо) якоря, а другимъ—соединяется съ такъ называемой „подачей". Якорь съ вычаломъ и подачей кладется въ лодку, отвозится впередъ судна и отдается въ воду. Послѣ этого лодка возвращается къ судну и передаетъ ему конецъ подачи. Она выбирается на судно или посредствомъ шпиля или въ ручную. Такимъ образомъ судно получаетъ движеніе; когда же оно подойдетъ къ мѣсту завезеннаго якоря, то падача отъ вычала отвязывается, и судно остается только на одномъ вычалѣ съ якоремъ; подача же съ другимъ уже якоремъ и вычаломъ завозится далѣе. Такіе пріемы повторяются до тѣхъ поръ, пока судно не приведется къ мѣсту своего назначенія.

Вышибло. На судахъ слабой конструкціи, какъ, наприм., гусянахъ, унжакахъ, коломенкахъ и проч., отъ сильнаго волненія, внезапной постановки на мель, отъ неправильной погрузки, пакля изъ ладовъ борта или днища, которою судно проконопачено, частично выпадаетъ и появляется течь. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: пакля вышибло (см. закоренки).

Вѣтеръ—движеніе воздуха, производимое неравномѣрнымъ нагрѣваніемъ частей земли солнечными лучами. Въ освѣщенномъ солнцемъ мѣстѣ воздухъ нагрѣвается, расширяется, становится легче и поднимается вверхъ, образуя восходящій вѣтеръ, а на его мѣсто изъ сосѣднихъ мѣстностей притекаетъ болѣе холодный воздухъ, образуя токъ вѣтра. Образованіе вѣтровъ, вообще, слѣдуетъ закону Дове. Свойства мѣста земли, по которому дуетъ вѣтеръ, видоизмѣняютъ его природу и производятъ мѣстныя теченія (хамсинъ, самумъ, сирокко и пр.). Едва замѣтный вѣтеръ движется со скоростью $1^1/_2$, сильный со скоростію 47, буря—70, сильная буря—85, штормъ—104, ураганъ—111, сильнѣйшій ураганъ—140 футовъ въ секунду. Штормъ и ураганъ—два родныхъ брата; разница между ними та, что штормы имѣютъ одно поступательное движеніе и встрѣчаются вездѣ, тогда какъ ураганы имѣютъ и поступательное и вращательное движенія и господствуютъ въ опредѣленныхъ мѣстахъ. Штормъ на Волгѣ и Камѣ бываетъ особенно опаснымъ для судовъ во время весенняго половодья и осенью. Въ совершенной зависимости отъ вѣтра находятся скорость движенія и сила вихря, одного изъ обыкновенныхъ воздушныхъ явленій, представляющихъ круговое движеніе воздуха въ нижнихъ частяхъ атмосферы, происходящихъ отъ столкновенія противныхъ теченій воздуха. Если къ сильному вѣтру при-

соединится еще вихрь, то онъ двигается со скоростью 79—80 футовъ въ секунду и причиняетъ обыкновенно огромныя опустошенія. Рѣки волжскаго бассейна находятся въ области, такъ называемыхъ, перемѣнныхъ вѣтровъ, носящихъ при различныхъ обстоятельствахъ разныя наименованія: *сѣверный* (Nord) вѣтеръ—дующій съ сѣвера, *полуденникъ* (Sud)—съ юга, *вѣтеръ съ восхода* (Ost)—съ востока и *закатникъ* (West)—съ запада. Существуютъ названія вѣтровъ безъ опредѣленія ихъ направленія относительно странъ свѣта; такъ вѣтеръ, дующій съ низовьевъ рѣкъ, называется *низовымъ*, съ верховья—*верховымъ*, поперекъ рѣки—*перечнемъ* или *боковикомъ* (галевиндъ), этотъ послѣдній вѣтеръ имѣетъ еще частное названіе, зависящее отъ того, съ какого берега рѣки онъ дуетъ: если съ правой горной, то онъ называется *горычемъ*, а если съ лѣвой луговой, то *луговнемъ*. Кромѣ того, въ низовьяхъ рѣки Волги дуетъ еще вѣтеръ, называемый *„моряной“* (юго-восточный), получившій свое названіе отъ того, что дуетъ съ Каспійскаго моря. Затѣмъ, вѣтры имѣютъ свои особыя названія, соотвѣтственно тому, какое отношеніе они имѣютъ къ плывущимъ по рѣкѣ судамъ. Вѣтеръ, дующій навстрѣчу судну, называется *встрѣчнымъ*, *лобовымъ*, *лобачемъ*; вѣтеръ, дующій въ корму—*попутнымъ* (фордевиндъ); вѣтеръ, способствующій привалу судна къ пристани—*привальнымъ*, а препятствующій привалу, но способствующій отвалу—*отвальнымъ*.

Вѣтка—вѣтвь желѣзной дороги, соединяющая ближайшую къ рѣкѣ желѣзно-дорожную станцію съ пристанью на рѣкѣ и служащая для подвоза къ пристани и для пріема съ судовъ для дальнѣйшаго перевоза по желѣзной дорогѣ товаровъ и грузовъ.

Вѣтренница—щель въ судовыхъ доскахъ (большей частью въ ошвѣ и палубѣ), образующаяся отъ перемѣны погоды и времени. Такія щели пробивать паклей не представляется возможнымъ; онѣ отъ пробивки дѣлаются обыкновенно еще больше, и поэтому доски съ вѣтренницей приходится замѣнять новыми или дѣлать на испорченныхъ доскахъ накладки изъ тонкихъ досокъ съ кошмой или изъ желѣзныхъ листовъ.

Вѣха—шестъ съ прикрѣпленнымъ къ нему флагомъ или привязаннымъ къ вершинѣ его голикомъ, или пучкомъ прутьевъ съ листвою, поставленный на поплавкѣ, который держится на водѣ на надлежащемъ мѣстѣ посредствомъ привязи къ опущенному на дно камню или баластинѣ. Вѣхи ставятъ въ устьѣ Волги, на озерахъ и на взморьѣ для обозначенія фарватера около мелей или затонувшаго судна, чтобы обходить опасныя мѣста. Въ настоящее время вѣхи замѣнены пловучими бакенами, хотя на нѣкоторыхъ рѣкахъ вѣхи практикуются и въ настоящее время даже еще и на Волгѣ.

Г.

Габаръ—особаго устройства шпангоутъ, въ видѣ кривой линіи, который становится въ носовой части полулодокъ и тихвинокъ, около форштевня, и даетъ форму носовой бортовой обшивкѣ этихъ судовъ.

Гавань. Пространство воды, огражденное естественно или искусственно отъ волненій, для удобной стоянки судовъ. Устройство искусственныхъ гаваней на Волгѣ было вызвано нуждами судоходства и промышленности вслѣдствіе недостаточности удобныхъ и безопасныхъ затоновъ какъ для зимней стоянки судовъ и сохранности ихъ отъ весенняго и осенняго ледоходовъ, такъ и для передачи грузовъ съ воды

на желѣзную дорогу и обратно, тамъ, гдѣ ж. д. подходятъ къ рѣкѣ. Объ устройствѣ гаваней на Волгѣ впервые былъ возбужденъ вопросъ Нижегородскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ 1875 году на первомъ судоходномъ съѣздѣ въ Нижнемъ-Новгородѣ, когда еще на Волгѣ плавало не болѣе 500 пароходовъ. Вопросъ былъ поднятъ объ устройствѣ гавани въ Мещерскомъ озерѣ и для разработки этого проэкта была учреждена особая комиссія подъ предсѣдательствомъ директора пароходнаго Общества „Дружина" М. И. Шипова. Комиссіей этой былъ выработанъ проэктъ и 28 мая того же года онъ былъ представленъ на благоусмотрѣніе г. министра внутреннихъ дѣлъ. На это представленіе г. министръ отъ 9 іюля того же года за № 5867 отвѣтилъ, что техническо-строительный комитетъ министерства внутреннихъ дѣлъ, не согласившись съ означеннымъ проэктомъ комиссіи, нашелъ необходимымъ имѣть въ виду по сему дѣлу нѣкоторыя техническія данныя. Тогда съѣздъ постановилъ поручить комитету произвести изысканія Мещерскаго озера, а для этого предоставить ему право открыть подписку между судовладѣльцами. По примѣрному исчисленію для изысканій необходимо было 2370 рублей. Была ли собрана сумма и производились ли изысканія Мещерскаго озера въ то время,—свѣдѣній нѣтъ. Такимъ образомъ вопросъ о Мещерской гавани и заглохъ. Прошло съ того времени болѣе 30 лѣтъ; за это время на волжскомъ бассейнѣ паровой флотъ возросъ и увеличился почти въ пять разъ и вопросъ о гаваняхъ былъ выдвинутъ снова, въ томъ числѣ и о Мещерской гавани, причемъ, согласно Высочайше утвержденному положенію 19 апрѣля 1904 года, смѣта на ея устройства была исчислена въ 1.403.238 руб. Но къ постройкѣ Мещерской гавани еще не приступлено и до настоящаго 1914 года, хотя проэктъ уже близокъ къ осуществленію. По этому проэкту предполагается для соединенія р. Волги съ Мещерскимъ озеромъ прорыть каналъ выше Сибирскихъ пристаней; длина канала должна быть 400 саж., шириною по дну 45 саженъ. По плану Казанскаго Округа М. П. С. эта гавань предполагается съ незатопляемыми въ весеннее половодье дамбами и съ устроенными на нихъ складами и оборудованными желѣзнодорожными вѣтками для передачи грузовъ на жел. дорогу и обратно. Какъ зимовочный пунктъ, Мещерская гавань была бы безопаснымъ и удобнымъ по своему центральному положенію затономъ, въ которомъ могло бы помѣститься до 400 судовъ размѣрами 47×7 саженъ.

Гавань при гор. Череповцѣ. Устройство этой гавани было предпринято лѣтъ 40 тому назадъ не безызвѣстнымъ въ свое время судопромышленникомъ И. А. Милютинымъ, имѣвшимъ до 500 судовъ и 30 пароходовъ. Онъ устроилъ на свои средства на правомъ берегу р. Шексны у г. Череповца около своего механическаго завода небольшую гавань съ сухимъ докомъ для своихъ судовъ. Гавань-докъ существуетъ и въ настоящее время.

Гавань у г. Череповца была устроена также на р. Шекснѣ у Сѣверной желѣзной дороги. Гавань эта предназначалась жел. дорогой для передачи грузовъ, слѣдуемыхъ въ С.-Петербургъ съ воды на эту дорогу и обратно.

Гавань у г. Рыбинска (аванъ-портъ), устроена въ устьѣ р. Черемухи, средствами города, для постановки небольшого количества судовъ и для передачи преимущественно хлѣбныхъ грузовъ съ воды на жел. дорогу для отправки въ С.-Петербургъ (см. затонъ).

Гавань у г. Кинешмы сооружается въ рѣчкѣ Кинешемкѣ у праваго берега р. Волги средствами казны. Постройка этой гавани была на-

чата въ 1902 г., на устройство ея ассигновано 451.164 руб. Въ эту сумму входитъ устройство черезъ р. Кинешемку желѣзнаго разводнаго моста для пропуска въ разводную его часть судовъ въ гавань. По проэкту Казанскаго Округа М. П. С. въ гавани можетъ помѣститься до 120 судовъ. Часть гавани въ устьѣ р. Кинешемки, называемая аванъпортъ, работами закончена; въ этой части въ 1912-1913 году уже зимовало до 20 судовъ; въ томъ числѣ 6 пароходовъ. Работы по устройству остальной части гавани продолжаются.

1-я гавань у г. Самары представляетъ изъ себя старую бухту на правомъ берегу р. Самарки у желѣзнодорожнаго моста. Бухта эта была устроена болѣе 30 лѣтъ тому назадъ, вскорѣ послѣ проведенія Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, и ее средствами. Бухта эта небольшая, на зимовку въ нее ставятся исключительно пароходы, которыхъ можетъ помѣститься не болѣе 25 судовъ.

2-я гавань у г. Самары (новая бухта) окончена постройкой въ 1913 году. Расположена она у праваго берега р. Самарки ниже старой бухты. На оборудованіе казной было ассигновано 800 тыс. рублей. Эта гавань предназначена исключительно для нагрузки хлѣба въ зимующія въ ней суда и передачи грузовъ съ воды на желѣзную дорогу. Здѣсь на берегу р. Самарки у самой бухты расположены амбары для ссыпки зернового хлѣба, принадлежащіе частнымъ владѣльцамъ. Здѣсь же проходитъ желѣзнодорожная вѣтка. Кромѣ того правительствомъ предполагается построить элеваторъ для хлѣба, вмѣстимостью до 3-хъ милліоновъ пудовъ, подвозимаго изъ степей гужомъ и съ жел. дорогъ. Длина гавани около 200 саж., ширина во входѣ 20 саж., а въ бухтѣ до 60 саж., глубина разсчитана до 14 четвертей. Вмѣстимость въ гавани—до 70 судовъ.

Строящаяся гавань у с. Балакова. Устраивается на лѣвомъ берегу Волги въ рѣчкѣ Балаковкѣ. По проэкту Казанскаго Округа М. П. С. оборудованіе ея исчислено въ 179.126 рублей. Въ 1912 году былъ прорытъ землечерпательницей каналъ съ Волги по рѣчкѣ Балаковкѣ длиною около ста саженъ, затѣмъ работы были почему-то пріостановлены и неизвѣстно когда окончатся.

Гавань-бухта у сл. Покровской. Сооружена на лѣвомъ берегу р. Волги противъ гор. Саратова въ 1901 году по Высочайше утвержденному 13 іюня 1899 года проэкту, средствами Общества Рязано-Уральской желѣзной дороги. Въ верхней части бухты, выше слободы Покровской, впадаетъ рѣчка Саратовка, которая, вслѣдствіе своего ранняго вскрытія, выноситъ въ коренную Волгу ледъ. Для защиты судовъ отъ этого льда ниже устья рѣчки устроены ледорѣзы. Длина входнаго канала съ Волги въ бухту около 500 саженъ, ширина 18 саженъ, глубина 8—10 четвертей, а длина бухты у сл. Покровской, гдѣ расположены хлѣбные амбары,—200 саженъ. Причемъ входный каналъ со стороны Волги заносится весною пескомъ. Вслѣдствіе этого каналъ каждую навигацію послѣ спада воды на р. Волгѣ расчищается землечерпательной машиной, принадлежащей Рязано-Уральской жел. дор. Гавань эта сооружена исключительно для погрузки въ суда хлѣбныхъ товаровъ (пшеницы), подвозимымъ къ Покровской слободѣ изъ Уральскихъ степей гужомъ и по жел. дор. въ вагонахъ. Кромѣ того въ канавѣ и бухтѣ ставятъ иногда на зимовку суда (баржи), назначенныя подъ грузъ только хлѣба.

Гакъ—металлическій крюкъ, употребляемый на судахъ у блоковъ и у буксирныхъ кнехтовъ парохода. Въ послѣднемъ случаѣ гаки, соотвѣтственно своему назначенію, бываютъ различной формы и различной величины; употребляются они для закрѣпленія буксира, и состоятъ

обыкновенно изъ трехъ частей, соединенныхъ между собою болтами въ видѣ шарнира. Такого рода гаки удобны уже тѣмъ, что буксиръ, какъ бы онъ ни былъ туго натянутъ, можетъ быть, въ случаѣ надобности, „отданъ", т. е. вынутъ изъ гака моментально.

Галахи или **галаховцы**—(см. „грузчики".)

Галера—1) у древнихъ большое военное гребное судно съ однимъ или нѣсколькими рядами (ярусами) веселъ; 2) двухмачтовое низкобортное гребное судно. Галеры на Волгѣ и ея притокахъ въ настоящее время вовсе не употребляются; въ прошломъ-же столѣтіи на нихъ путешествовали по Волгѣ коронованныя и вообще высокопоставленныя особы, какъ-то: Петръ Великій, Екатерина II, Павелъ I и др.

Галлерея.—Галлереи устраиваются на большихъ американскаго типа пароходахъ на второй палубѣ, вокругъ пассажирскихъ каютъ всѣхъ классовъ.

Галька (*морской терминъ „гравій"*)—хрящъ или крупный песокъ, образуемый изъ смѣси обыкновеннаго песка и мелкихъ камешковъ, отмытыхъ теченіемъ рѣки отъ каменистаго русла. Галькой или гравіемъ называется также употребляемый въ строительномъ искусствѣ толченый камень.

Гальюнъ—*(передняя оконечность надводной части корабля)*—на рѣкахъ волжскаго бассейна отхожее мѣсто, т. е. клозетъ на непаровыхъ судахъ; имѣетъ видъ будки, прикрѣпляется на борту кормовой части судна къ палубѣ или желѣзными прутками, или снастью. Прежде на судахъ гальюнъ называли „сокольня".

Гандшпугъ тоже—**аншпугъ**—всякій деревянный или желѣзный рычагъ, употребляемый, для облегченія при подъемѣ или передвиженіи снастей. На волжскихъ судахъ этотъ рычагъ принято называть „аншпугомъ"; употребляется онъ здѣсь, преимущественно на пароходахъ, при поднятіи якорей и пр. посредствомъ шпиля.

Гарянскіе товары (см. „гарянщина").

Гарянскія суда,—суда, на которыхъ грузъ состоитъ изъ гарянскихъ товаровъ.

Гарянщина (*слово это происходитъ, вѣроятно, отъ глагола „горѣть"*) или *гарянскіе товары*—подъ этими именами разумѣются товары: щепной (деревянная посуда, лопаты, грабли, сани, стулья, столы, преимущественно кустарной работы); гончарный (глиняная посуда), смола, деготь, варъ и проч. сельскія произведенія.

Гафель—толстый шестъ, одинъ конецъ котораго дѣлается тоньше, а другой толще; послѣднимъ гафель прикрѣпляется подъ угломъ въ 25—30 градусовъ къ мачтѣ, подъ салингомъ, посредствомъ тонкой снасти и одношкивныхъ блоковъ; гафель благодаря особымъ приспособленіямъ легко поднимается и спускается.

Гвоздильня—1) мастерская, гдѣ дѣлаютъ гвозди; 2) наковальня въ кузницѣ для выковки гвоздевыхъ шляпокъ; 3) инструментъ, съ помощію котораго вынимаются гвозди изъ досокъ. Это—кусокъ желѣза, длиной въ $1^1/_2$—2 фута, но толщины различной; его внѣшній видъ отчасти напоминаетъ форму багая, но съ тою только разницею, что вмѣсто скобы на одномъ изъ концовъ гвоздильни сдѣланы сквозныя квадратныя, въ одну сторону постепенно уменьшающіяся, отверстія, шириною отъ $^1/_{16}$ до $^1/_4$ дюйма и болѣе.

Гикъ—кранъ, служащій на нѣкоторыхъ товарныхъ и заднеколесныхъ пароходахъ для подъема тяжестей; онъ ставится или у форштевня, или

у одной изъ мачтъ; въ первомъ случаѣ гикъ служитъ для поднятія якорей, а во второмъ—для подъема всякаго рода товаровъ изъ пароходнаго трюма.

Глазомѣръ—способность человѣка опредѣлять на глазъ, безъ помощи какого-либо инструмента, разстоянія или величину предмета, находящагося вдали. Эта способность, достигаемая долгимъ навыкомъ, высоко цѣнится въ капитанахъ, лоцманахъ и другихъ волжскихъ судоходцахъ, такъ какъ въ волжскомъ судоходствѣ не употребляется никакихъ инструментовъ, дающихъ возможность опредѣлять величину предмета или разстоянія, за исключеніемъ бинокля.

Глубина.—Глубина рѣкъ такъ-же, какъ и морей, чрезвычайно различна и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ переходъ отъ мелководья къ глубинѣ очень быстръ. Чѣмъ выше и отвѣснѣе берегъ, тѣмъ глубже рѣка. Низменный берегъ показываетъ, что около него идетъ отмель. Наибольшая глубина Волги начинается съ впаденіемъ въ нее рѣки Камы, здѣсь глубина колеблется отъ 3 до 15 саж. Особенно глубокія мѣста въ меженнее время: 1) около гор. Тетюшъ до 7 саженъ, 2) у Ундорскихъ горъ (выше Симбирска на 30 верстъ)—9 саженъ, 3) у Панскаго яра (ниже Симбирска верстъ на 20)—5$^1/_3$—6 саженъ, 4) у села Новодѣвичья (Симбирской губерніи) до 6 саженъ, 5) у Жигулевскихъ горъ—противъ гор. Ставрополя Самарскаго—7 саженъ, а ниже этого города вплоть до Самары глубина рѣки колеблется отъ 3 до 5 саженъ, 6) между Екатериновской (Самарской губерніи) до Сызрани—отъ 3 до 6 саж., 7) ниже Сызрани до Хвалынска тоже отъ 3 до 6$^1/_2$ саж., 8) около Мѣровки (Саратовской губерніи), у Балакова, Вольска, горъ Змѣевичей (ниже Вольска на 40 верстъ), Екатеринштадта (Боронска)—5 саж., 9) выше Каюковской воложки версты на три—7 саж., 10) около Курдюмовскаго затона и с. Пристанного (выше Саратова на 20 верстъ) отъ 4 до 5 саженъ, 11) противъ острова Ильинскаго и села Береговой Увекъ (ниже Саратова)—5 саж., 12) отъ Саратова до Царицына глубина Волги колеблется отъ 3 до 7 саж., 13) отъ Царицына до г. Чернаго Яра около 6 $^1/_2$ саж., 14) у села Никольскаго (Енотаевскаго уѣзда, Астраханской губерніи)—8 саж., 15) у Ветлянской станицы—10 саж., 16) у ватаги Платонова—9 саж., 17) около Енотаевска до 7$^1/_2$ саж., 18) у станицы Замьяна—отъ 11 до 14 саж., 19) у Петропавловской ватаги до 12 саж., 20) отъ приверха острова Бузана до Колпаковской станицы отъ 4$^1/_2$ до 10 саж., а далѣе ниже названной станицы до станицы Дурновской отъ 7 до 9 саж., 21) у станицы Дурновской—15 саж., далѣе же до Астрахани глубина не превышаетъ 8 саженъ, 22) ниже Астрахани и до взморья глубина Волги (въ рукавахъ Бахтемірѣ, Пѣтухахъ и Ямпомъ) около 6 саженъ. Слѣдуетъ замѣтить, что между перечисленными пунктами встрѣчаются иногда и довольно мелкія мѣста, но во всякомъ случаѣ глубины менѣе 6 четвертей не встрѣчается. Такая глубина на Климовскомъ перекатѣ, а также на „розсыпяхъ", въ дельтѣ Волги, ниже Астрахани. На „розсыпяхъ" глубина, помимо низкаго уровня меженнихъ водъ, находится въ зависимости отъ вѣтровъ: отъ верховаго (сѣвернаго и сѣверо-западнаго) она уменьшается, а отъ моряны (южнаго и юго-восточнаго) увеличивается.

Глухая—(смотр. „въ глухую").

Глыба—(смотр. „ледоходъ").

Гни—синонимъ приказанія „поворачивай", команда при управленіи рулемъ; командуютъ: „гни на-право", „гни на-лѣво", „гни на-бортъ",

Терминъ этотъ употребляется только на непаровыхъ судахъ, не имѣющихъ штурвала, напр. на баржахъ.

Гнѣздо *(морской терминъ „степсъ")*—круглая или квадратная вырубка въ бревнѣ, подушкѣ и пр., служащая для вставки другого бревна, жерди и пр., напр. для укрѣпленія мачты, пасынка, шпиля, версты и т. д.

Голова—верхняя часть какого-либо предмета, напр. голова шпиля, руля и пр. Головою также называютъ корень копани.

Головка—1) лучшій сортъ какого-либо товара, преимущественно рыбнаго; 2) одинъ изъ заднихъ концовъ плота—однорядка (цѣлено), см. плотъ.

Голубница—небольшая вырубка или выемка на той сторонѣ шпангоутовъ, которая прилегаетъ къ днищу; она дѣлается, во избѣжаніе подмочки товара, для того, чтобы вода при выкачиваніи ея изъ судна переходила свободно изъ копани въ копань и равномѣрно-бы держалась по всему днищу судна.

Гонка—нѣсколько счаленныхъ плотовъ лѣсу, сплавляемыхъ вмѣстѣ. Названіе это введено только на Мологѣ, Шекснѣ и на нѣкоторыхъ другихъ сплавныхъ притокахъ верховой Волги.

Гонщикъ—рабочій, погоняющій лошадей прежде при конной тягѣ судовъ по рѣкѣ Окѣ и ея притокамъ, а также и на Маріинской системѣ, гдѣ существуетъ конная тяга судовъ и по настоящее время, особенно на каналахъ. На коноводныхъ машинахъ такіе рабочіе называются *погонялами*. Гонщики—погонялы сравнительно съ другими судорабочими, получаютъ плату очень низкую.

Гора—возвышеніе на земной поверхности, превышающее окружающую мѣстность minimum на 300 футовъ. Нижняя часть каждой горы называется *подошвой*, высшая—*вершиной*, боковыя поверхности *пологостями* или *отлогостями*. Уголъ, подъ которымъ отлогость наклонена къ горизонту, называется *склономъ*, или *покатостью*. Цѣлая полоса или связь горъ называется: *гряда*, *кряжъ*, *хребетъ*, *цѣпь;* развалина разсоха горнаго хребта—*строгъ*. *Вѣнецъ*—это окрайна плоской вершины; *гребень*—каменистая вершина гряды. *Утесъ*, *скала*, *обрывъ*, *стѣна*, *яръ* составляютъ частности горы, они или встрѣчаются мѣстами отдѣльно, сами по себѣ, или—по бокамъ долинъ и овраговъ. Между притоками двухъ сосѣднихъ рѣкъ всегда тянется возвышенность, называемая: *сыртъ*, *водопускъ*, *водораздѣлъ*; поперечные овраги по сторонамъ водораздѣла, обыкновенно съ родниками, называются также *вершинами*, относя это къ притоку. На Волгѣ подъ названіемъ „гора"—разумѣютъ ея высокій берегъ, преимущественно правый, а также черту отлогаго берега, до которой достигаетъ высшій разливъ. Въ верховьяхъ Волги горы сопровождаютъ рѣку съ обѣихъ ея сторонъ вплоть до города Юрьевца, а отъ Нижняго-Новгорода до колоніи Сарепты гористъ исключительно правый берегъ. Горы, на которыхъ такъ живописно раскинутъ Нижній-Новгородъ, носитъ названіе *Дятловыхъ*. У р. Оки оба берега почти на всемъ ея теченіи горные. У Камы также оба берега горные, но они рѣдко особенно возвышенные. Отъ Камы до Царицына Волга большею частію течетъ у самой подошвы нагорнаго берега и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подмываетъ его, образуя этимъ крутые обрывы, обвалы и оползины; та же часть нагорнаго берега, которая покрыта лѣсомъ, теченіемъ не подмывается, а потому такіе берега бываютъ болѣе отлогими. Возвышенности праваго берега тянутся изгибами въ видѣ ломанной линіи или отроговъ. Эти отроги, называемые *рынками*, имѣютъ громадное вліяніе

на направленіе теченія Волги. Благодаря имъ, рѣка отклоняется отъ праваго берега иногда на значительное разстояніе и образуетъ въ большинствѣ случаевъ ниже отроговъ низменные заливные луга, изрѣзанные, подобно лѣвому берегу, рукавами или *воложками* со множествомъ острововъ, покрытыхъ растительностью. Вслѣдствіе своего близкаго нахожденія отъ русла рѣки, сопровождающія ее ниже Камы возвышенности создаютъ ту характерную особенность, что Волга отъ устья Камы вплоть до впаденія въ Каспійское море не принимаетъ въ себя съ правой стороны ни одного большого притока; тутъ встрѣчаются только маленькія рѣчки и ручьи. Крутой покатъ нагорнаго берега изрытъ обрывистыми оврагами, по которымъ стекаютъ дождевыя и снѣговыя воды, промывающія эти овраги и вносящія въ русло Волги хрящевато-каменистый грунтъ, который, осаживаясь на днѣ рѣки, образуетъ на ней гряды, поднимающіяся надъ поверхностію воды почти противъ каждаго оврага. Отъ Царицына правый берегъ начинаетъ быстро понижаться. Приволжскія горы, возвышаясь здѣсь надъ уровнемъ меженней воды до 30 саж. и болѣе, сначала—обрывисты, затѣмъ переходятъ въ глинистые и песчано-глинистые холмы, а ниже Енотаевска обращаются въ переносные песчаные бугры, такъ что опредѣлить точно границу, гдѣ кончается пойма и начинается степь, довольно затруднительно. Возвышенный берегъ въ различныхъ мѣстностяхъ носитъ и различныя названія; такъ горы, расположенныя верстъ на 20 ниже устья Камы, называются *Сикеевскими;* онѣ возвышаются надъ уровнемъ Волги до 60—70 саж., растительности почти не имѣютъ. Горы эти состоятъ изъ пластовъ глины, содержатъ въ себѣ рухлякъ, прослойки хряща и известковаго камня, желѣзную руду и сѣру. Отъ Сикеевскихъ горъ, далѣе, тянутся горы *Тетюшскія*, за которыми слѣдуютъ *Зольныя* и *Щучьи*, а за ними *Ундорскія* и *Городищенскія*. Нѣкогда Ундорскія и Городищенскія горы были покрыты лѣсами, но въ настоящее время лѣсовъ тутъ сохранилось немного. Подъ верхнимъ слоемъ почвы Городищенскихъ горъ лежитъ слой горючаго раковистаго сланца, толщиною до 5 саж. За Городищенскими горами слѣдуютъ горы *Шиловскія*, которыя тянутся верстъ на 5 ниже Сенгилея; въ этихъ горахъ добывается мѣлъ, которымъ снабжается не только Поволжье, но даже и Камскій край и многіе отдаленные города: онъ привозится нерѣдко и на Нижегородскую ярмарку. Ниже Сенгилея возвышенный берегъ носитъ названіе *Ильинскихъ горъ*, которыя прилегаютъ до самаго изгиба Волги, называемаго обыкновенно „*Самарской лукой*"; высота этихъ горъ не вездѣ одинакова, она колеблется отъ 50 до 70 саж. и болѣе. Близъ Ставрополя, въ началѣ изгиба Самарской луки, правый нагорный берегъ Волги достигаетъ своей наибольшей высоты.—Это знаменитыя *Жигулевскія* и *Морквашевскія* горы, поднимающіяся надъ горизонтомъ рѣки до 100 саж. Вершины этихъ величественныхъ горъ покрыты лѣсомъ, состоящимъ изъ пихты и деревьевъ разныхъ другихъ породъ. Близъ села Усолья бьютъ соленые ключи, а кромѣ того въ Жигуляхъ имѣются залежи извести и гудрона. Послѣдній сплавляется въ Батраки на асфальтовый заводъ. Далѣе правый нагорный берегъ круто спускается къ Волгѣ, возвышаясь надъ уровнемъ воды до 40—50 саж. и представляя попеременно слои хряща, песку, глины съ гипсовыми жилками и смолистаго известняка. Въ 10 верстахъ выше Сызрани начинаются горы *Костычи*, высота которыхъ достигаетъ до 40 саженъ; онѣ состоятъ изъ смолистаго известняка и прослоекъ глины и асфальтоваго камня; вообще горы эти каменисты и безъ растительности. Отъ Сызрани тянутся *Кашкурскія* горы, содержащія много горючаго сланца; высота ихъ 70—80 саж. Далѣе къ Хвалынску и вплоть до города Вольска идутъ го-

ры *Черноватонскія*, а затѣмъ *Дѣвичьи*, возвышающія надъ уровнемъ Волги до 70 саж. и чрезвычайно крутыя. За Дѣвичьими горами слѣдуютъ *Змѣевы* горы, въ юго-западной отрасли Самарской луки самыя высокія (до 100 саж.), круто спускающіяся къ Волгѣ и покрытыя растительностью лишь въ немногихъ мѣстахъ; онѣ содержатъ въ себѣ хрящъ желтаго рухляка и гипса, смѣшаннаго съ тяжелымъ шпатомъ. Затѣмъ, нагорный берегъ до Саратова носитъ названіе горъ *Урдюмскихъ*, *Лысыхъ* и *Сокольихъ* (высота ихъ до 80 саж.). Ниже Саратова до города Камышина идутъ *Ушьи* горы, которыя возвышаются надъ уровнемъ рѣки до 70 саж., а у Камышина всего только до 30; геологическій составъ ихъ: кварцъ и песчаникъ; горы эти за рѣдкими исключеніями покрыты растительностью. Ушьи горы въ различныхъ мѣстахъ носятъ и различныя названія; такъ верстъ на пять ниже дер. Бабановки находится гора „*Семь братовъ*“; въ 3 верстахъ ниже с. Золотаго—„*Осиновыя лбища*“; по рѣкѣ ниже—*Мѣловыя* горы; у с. Лапоть—*Бугоръ Стеньки Разина*; далѣе гора *Дурманъ*; ниже с. Щербаковки—горы *Столбичи*, *Ураковъ бугоръ* и, наконецъ, ниже Камышина, около с. Широкаго, *Стрѣлинъ бугоръ*. Нагорный берегъ Волги въ этихъ мѣстахъ постепенно понижается и заканчивается незначительной возвышенностью, отдѣляющей волжское русло отъ долины рѣки Дона. Ниже Царицына, около села Поповицкаго, возвышенный берегъ Волги носитъ названіе горъ *Насонычей*.

Кряжъ лѣваго берега Волги, возвышаясь надъ своей долиной приблизительно на 20 саж., опускается въ нее круто и образуетъ во многихъ мѣстахъ овраги. Изъ возвышенностей этого кряжа замѣчательны: горная гряда, идущая отъ Ставрополя до р. Соки, возвышающаяся надъ долиной до 50 саж. и круто спускающаяся въ нее, а также покрытыя растительностію *Сокольи* горы, которыя, начинаясь отъ Соки, тянутся до г. Самары. Какъ и Жигули, Сокольи горы составляютъ части горной гряды, проходящей черезъ всю Европейскую Россію съ запада на востокъ и соединяющей Карпаты съ Ураломъ. Встрѣтивъ на своемъ пути названную гряду, Волга сначала течетъ вдоль этихъ горъ по направленію къ востоку, затѣмъ прорываетъ ихъ, идетъ верстъ 25 на югъ, но потомъ заворачиваетъ на западъ и, наконецъ, снова течетъ въ томъ же направленіи, въ которомъ текла ранѣе. Благодаря такимъ природнымъ условіямъ, оба берега Волги въ томъ мѣстѣ, гдѣ она пересѣкаетъ Карпато-Уральскій горный хребетъ „Самарскія ворота“, между Жигулями и Сокольими горами, гористы, разстояніе между ними небольшое, всего двѣ версты, а, вслѣдствіе этого, и теченіе здѣсь отличается особой быстротой. Нигдѣ кряжъ лѣваго берега не достигаетъ такой высоты, какъ именно здѣсь у Самарской луки, главнымъ образомъ, потому, что рѣка протекаетъ подъ самымъ кряжемъ.

Гордель (*морской терминъ—топенантъ*)—тонкая смольная, а иногда и бѣльная снасть отъ 2 до 3 дюймовъ толщины и 10—15 саж. длины. Горделя служатъ для подъема на мачту рей и для поддержки ихъ въ горизонтальномъ положеніи; одни концы горделей прикрѣпляются къ концамъ реи, а другіе пропускаются въ блоки, устроенные у стеньги мачты, и спускаются внизъ, гдѣ и крѣпятся за „мушки“, придѣланныя къ мачтѣ, близъ палубы.

Горизонтъ—кругозоръ, видимое ограниченіе поверхности земли и моря, въ видѣ круговой линіи, вслѣдствіе кривизны земли, съ опирающимся на нее небеснымъ сводомъ; поверхность земли или моря при этомъ представляется круглой плоскостью (горизонтальная плоскость). Отъ этого, такъ называемаго видимаго горизонта, отличается истинный

горизонтъ, проходящій въ видѣ параллельной видимому или мнимому горизонту плоскости черезъ центръ земли до пересѣченія съ небомъ. Помимо своего общаго смысла, слова „горизонтъ", „горизонтальный", „горизонтальная", „горизонтальное" и „горизонтально" употребляются на Волгѣ въ разныхъ случаяхъ, напр. горизонтъ воды, нагрузка судна соотвѣтственно горизонту воды, горизонтальные шпили, всякаго рода предметы, находящіеся въ горизонтальномъ положеніи и проч.

Горчица. Такъ называютъ на Волгѣ маленькіе пароходики, рейсирующіе въ районѣ Астраханскихъ пристаней и буксирующіе рыбницы и другія мелкія суда. Названіе это суда получили за плохое содержаніе и тѣ непорядки, какіе на мало мальскихъ порядочныхъ пароходахъ недопустимы. Иначе такіе пароходики называются еще лягушатниками.

Горычъ (см. „вѣтеръ").

Грабли. Для расчистки перекатовъ на Волгѣ въ 1884 году по системѣ инженера Быкова приспособлены были т. н. грабли. Грабли эти дѣлались желѣзныя, въ видѣ крестьянской бороны. Процессъ углубленія перекатовъ граблями заключался въ слѣдующемъ: грабли опускались на дно рѣки на причаленномъ къ нимъ канатѣ, конецъ котораго передавался на пароходъ въ видѣ буксира; послѣдній, забуксировавъ грабли, нѣсколько разъ протаскивалъ ихъ по теченію рѣки чрезъ все мелкое мѣсто; полезныхъ результатовъ отъ такихъ протаскиваній граблей не получалось и они были заброшены. Среди волгарей по этому поводу сложилась поговорка: „Пріѣхалъ на Волгу инженеръ Быковъ и началъ грабить Волгу".

Градусъ—въ математикѣ 360-я или по французскому дѣленію 400-я часть окружности. На Волгѣ это слово употребляется преимущественно въ математическомъ смыслѣ, напр. свести руль, поставить козлы, косины; устроить наклонную плоскость для спуска и вытаскиванія изъ воды судовъ и пр. подъ угломъ во столько-то градусовъ.

Гребень—(см. „валъ").

Гребенка—(см. „кресло").

Гребновскія суда—
Гребновцы— } (см. „росшива").
Гребныя суда—

Грести—работать веслами.

Грива—возвышенная полоса мѣстности, идущая по низменности, или болоту, а, главнымъ образомъ, на поемныхъ лугахъ, которая во время разлива или не залита совсѣмъ водою, или залита настолько, что судно все же не можетъ свободно пройти надъ такимъ мѣстомъ; отсюда выраженіе: *„судно попало на гриву"*, т. е. сѣло или наткнулось на мель.

Громка—особаго рода рыбный промыселъ на низовьяхъ Волги, въ ильменяхъ и ерикахъ. Названіе это происходитъ отъ шума, производимаго рыбаками длинными, достающими до дна шестами, отъ чего рыба, залегшая на зиму на днѣ глубокихъ ямъ въ рѣкѣ, поднимается вверхъ и попадаетъ въ заранѣе поставленныя сѣти.

Грузовая ватеръ-линія—черта, до которой садится въ воду нагруженное судно.

Грузовой размѣръ—особый масштабъ, которымъ графически рѣшаются вопросы, относящіеся до нагрузки судна, напр.: какой грузъ надо положить въ судно, чтобы онъ погрузился на столько-то футовъ, четвертей и т. п.

Грузоподъемность—способность судна поднять извѣстное количество груза, которое находится въ зависимости отъ конструкціи, положенной строителемъ въ. основаніе постройки судна, причемъ суда плоскодонныя, широкія и легкой постройки способны поднять груза болѣе судовъ узкихъ, съ острымъ образованіемъ носовой и кормовой оконечностей и прочной постройки, т. е. *лѣсистой*. Ниже прилагается таблица, которая показываетъ приблизительно, какъ распредѣляется грузоподъемность на баржахъ въ зависимости отъ ихъ величины, осадки и количества нагружаемаго на нихъ товара.

Какихъ водъ баржа.	РАЗМѢРЪ: Длина.	Ширина.	Количество груза въ пудахъ.	ОСАДКА ВЪ ВОДѢ. Съ грузомъ.	Безъ груза.	Какой грузъ.	Сколько приблизительно поднимаетъ каждая четв.
1 год.	42 1/2 с.	15 1/2 ар.	73000	12 чет.	3 чет.	Сырая нефть	8100
2 лѣт.	45 „	16 „	65000	11 „	3 1/2 „	Керосинъ.	8660
2 „	40 „	16 1/2 „	65000	11 „	2 1/2 „	Хлѣбный.	7600
2 „	30 „	15 „	58300	13 „	2 1/2 „	„	5550
2 „	45 1/8 „	18 „	112170	14 „	2 1/2 „	Мазутъ.	9750
3 „	35 „	15 „	66740	11 „	3 „	Хлѣбный.	7415
3 „	38 „	16 1/2 „	94274	13 „	3 „	Мазутъ.	9427
3 „	44 1/2 „	16 3/4 „	85620	12 „	3 1/2 „	Сырая нефть	10072
3 „	42 „	16 „	69500	12 „	4 1/4 „	Керосинъ.	9266
3 „	40 „	17 „	82500	11 „	2 „	Хлѣбный.	9166
4 „	35 „	15 „	52000	11 „	3 „	„	5778
4 „	43 „	16 „	68670	12 3/4 „	3 3/4 „	Сырая нефть	7630
4 „	45 „	16 „	77200	11 „	3 „	Хлѣбный.	8840
4 „	30 „	15 1/2 „	50170	11 „	2 1/2 „	„	5900
5 „	32 „	14 „	55510	12 1/2 „	3 „	„	5840
5 „	40 „	15 1/2 „	81530	13 „	3 „	„	8153
5 „	42 „	15 „	100000	15 1/2 „	3 1/2 „	Соль.	8333
5 „	43 „	16 „	68800	12 „	4 „	Керосинъ.	8600
5 „	42 1/2 „	15 1/2 „	55320	11 „	4 „	„	7900
7 „	42 „	16 „	84950	13 „	3 „	Мазутъ.	8495
8 „	40 „	15 1/2 „	79940	12 1/2 „	3 „	Хлѣбный	8410
8 „	40 „	16 „	49480	9 1/2 „	3 1/2 „	Нефть.	8245
9 „	42 „	16 „	88130	13 1/2 „	3 1/2 „	Мазутъ.	8873
9 „	42 „	16 „	78810	11 3/4 „	3 „	Хлѣбный.	9004
9 „	43 „	16 „	65000	12 3/4 „	4 „	Мазутъ.	7424
10 „	40 „	14 1/2 „	72950	14 „	4 „	Керосинъ.	7295
10 „	40 „	14 1/2 „	80300	14 „	3 „	Сырая нефть	7300
12 „	42 „	15 „	40330	9 „	4 „	Мазутъ.	8606
12 „	40 „	15 „	85870	13 1/4 „	3 1/4 „	„	8587
12 „	42 1/2 „	15 1/2 „	79210	13 „	3 „	„	7921
13 „	42 „	15 1/2 „	30000	8 „	4 „	„	7500
13 „	40 1/3 „	15 „	90250	14 „	3 „	„	8204
14 „	45 „	16 „	89970	14 „	4 „	„	8997
14 „	42 „	15 1/2 „	47370	9 „	3 „	„	7895
15 „	42 1/3 „	15 „	82970	13 1/4 „	3 1/4 „	„	8295

Грузоподъемность баржъ на каждую четверть (4 вершка) показана въ этой таблицѣ среднимъ числомъ, причемъ слѣдуетъ замѣтить, что въ вопросѣ о грузоподъемности большую роль играетъ баргоутъ, такъ какъ этотъ послѣдній, а также и подвороты не даютъ судну быстро углубляться въ воду. При этомъ наблюдается слѣдующее явленіе: если деревянное судно при нагрузкѣ углублялось только до баргоута, то оно поднимаетъ груза менѣе средняго вывода, если же въ воду погружается и баргоутъ, то грузоподъемность судна противъ средняго вывода увеличивается, съ погруженіемъ же всего баргоута углубленіе судна идетъ быстрѣе, а грузоподъемность уменьшается: напр., баржа 45 саж. длины и 16 арш.

ширины, отъ начала нагрузки до углубленія баргоута поднимаетъ груза на каждую четверть 8500 пудовъ, съ загруженіемъ же въ воду баргоута грузоподъемность на ту же четверть поднимается до 9500 пуд.; когда же баргоутъ будетъ совсѣмъ загруженъ, то баржа на одну четверть можетъ поднять уже только 8000 пудовъ. Это видно изъ слѣдующаго разсчета:

До баргоута при осадкѣ 5 четвертей по 8500 пуд. . .	42500
При погруженіи баргоута при осадкѣ 4 четв. по 9500 п. .	38000
Выше баргоута при осадкѣ 2 четв. по 8000 пуд. . . .	16000
Итого при осадкѣ 11 четв.	96500

При этомъ еще нужно считать осадку порожней баржи 3 четв., такъ что вся осадка судна съ грузомъ будетъ 14 четвертей, слѣдовательно, баржа 45 саж. длины и 16 аршинъ ширины, при осадкѣ 14 четв.— поднимаетъ 96500 пуд. груза. Выше мы дѣлали разсчетъ грузоподъемности баржъ, ниже же сдѣлаемъ приблизительный разсчетъ для другихъ судовъ, причемъ разсчетъ этотъ произведемъ такъ же, какъ и въ отношеніи баржъ, т. е. количество погруженнаго въ судно груза раздѣлимъ на количество четвертей осадки.

Названіе судовъ.	РАЗМѢРЪ.		Количество груза въ суднѣ.	Осадка въ четвертяхъ.	Сколько приблизительно поднимаетъ каждая четверть.
	Длина.	Ширина.			
Бѣляны	45 саж.	8 саж.	отъ 350 до 400 т.	26	отъ 13 до 15 т.
„	35 „	7 „	до 250 т.	26	до 10 т.
Гусяны	35 „	7 „	до 35 т.	5	до 7 т. и болѣе.
Коломенки системныя	20 „	12 арш.	до 16 т.	7	до 2 т. и болѣе.
Коломенки большаго размѣра . . .	22 „	14 „	до 25 т.	8	до 3 т. и болѣе.
Коломенки хлѣбныя, системныя . .	20 „	12 „	до 22 т.	9	до 2 т. и болѣе.
Тихвинки-канавки	9 „	7 „	до 20 т.	5	440
Тихвинки-межеумки различныхъ размѣровъ	—	—	отъ 6 до 15 т.	7	отъ 900 до 2 т. и бол.
Унжаки	20 „	12 „	до 20 т.	7	до 2 т. и болѣе.
Полулодки, берлинки и маріинки .	20 „	12 „	отъ 20 до 22 т.	8	до $2^1/_2$ т.
Подчалки различной величины . . .	отъ 20 до 30 с.	отъ 6 до 7 с.	отъ 70 до 140 т.	14	отъ 5 до 10 т. и бол.

За послѣднія 15 лѣтъ типъ постройки деревянныхъ баржей для перевозки нефтяныхъ грузовъ наливомъ измѣнился. Баржи стали строить большемѣрныя до 60—65 саж. длины и 10 саж. ширины, т. н. американской системы съ лыжнообразной формой носовой части. Такія баржи поднимаютъ груза при осадкѣ въ 16 четвертей до 400 тысячъ пудовъ. Такія баржи въ среднемъ могутъ поднять груза на каждую четверть осадки въ водѣ до 25 тысячъ пудовъ.

Грузоотправитель—лицо, отправляющее различнаго рода товары по желѣзнымъ дорогамъ или на судахъ водяными путями. На принятый грузъ на доставку грузоотправителю выдается именная или на отправителя квитанція; по прибытіи товара на мѣсто назначенія и по предъявленіи названной квитанціи, производится разсчетъ и выдача товара.

Грузчикъ—человѣкъ, занимающійся нагрузкой и разгрузкой судовъ на пристаняхъ волжскаго бассейна. Въ приморскихъ портахъ грузчики извѣстны подъ названіемъ *дрягилей* (носильщикъ) и *босяковъ* (въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей). Волжскіе грузчики раздѣляются на двѣ категоріи: *спеціальныхъ и временныхъ*. Первые изъ нихъ извѣстны подъ названіемъ *крючниковъ*, которые въ свою очередь дѣлятся на *промзу* или *промзинцевъ*, ежегодно приходящихъ на волжскія пристани изъ Пензенской и Симбирской губерній, и на *мѣстныхъ*. Промзинцы (главный ихъ контингентъ изъ окрестностей с. Промзина) работаютъ исключительно на Ярославской, Казанской, Симбирской, Самарской, Саратовской, Царицынской, Астраханской и частію на Нижегородскихъ пристаняхъ. На остальныхъ-же пристаняхъ волжскаго бассейна, большихъ и малыхъ, крючники состоятъ изъ крестьянъ и частію мѣщанъ ближайшихъ къ пристани мѣстностей; къ нимъ слѣдуетъ причислить и рыбинскихъ *зимогоровъ*. Что-же касается временныхъ грузчиковъ, то это—пролетаріи и пропойцы всѣхъ сословій, обычный контингентъ каждаго большого и промышленнаго города. Разгрузкой и нагрузкой судовъ они занимаются только въ тѣхъ случаяхъ, когда на той или другой пристани, а также при распаузкахъ судовъ, ощущается недостатокъ въ рабочихъ рукахъ. Эти грузчики въ различныхъ городахъ носятъ и различныя названія: въ верховьяхъ (въ Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Самарѣ) ихъ называютъ *золотой ротой* или *золоторотцами*, въ городахъ-же Вольскѣ, Саратовѣ и Камышинѣ *галахами* или *галаховцами*. Въ Царицынѣ и Астрахани они одинаково извѣстны подъ обоими этими названіями. Золотая рота—названіе шутливое и презрительное, вслѣдствіе безобразнаго образа жизни и рваной одежды золоторотцевъ. Прозвище галаховцевъ произошло отъ дома Галахова въ Саратовѣ, въ которомъ, подобно дому Переплетчикова въ Н.-Новгородѣ (въ просторѣчьи „переплетъ"), ютилась всякаго рода, сбившаяся съ пути, голытьба. Мѣстожительствомъ золоторотцевъ и галаховцевъ служатъ лѣтомъ пристани, гдѣ они спятъ прямо на открытомъ воздухѣ, а зимою и въ непогоду ночлежные дома и разные притоны, въ родѣ тѣхъ, которыми переполнены въ Нижнемъ извѣстная „Милліонка" и „Почайна", въ Казани „Мокрыя" улицы и т. д. Среди всѣхъ волжскихъ грузчиковъ безъ исключенія—артельное начало какъ-то не прививается и всѣ попытки въ этомъ направленіи не увѣнчались до сихъ поръ желаемымъ успѣхомъ, вслѣдствіе полнѣйшаго отсутствія самостоятельности, солидарности и крайне низкаго уровня умственнаго развитія грузчиковъ, которые, при общеизвѣстномъ неумѣніи большинства русскихъ людей устраивать свою судьбу и въ связи съ неблагопріятными условіями вообще ихъ жизни, постоянно являлись и являются игралищемъ всякаго рода случайныхъ обстоятельствъ. Понятно, что львиная доля заработковъ крючниковъ достается ихъ подрядчикамъ, а заработанныя тяжелымъ трудомъ деньги золоторотцевъ и галаховъ расходятся по всевозможнымъ питейнымъ „заведеніямъ", обиліемъ которыхъ славятся всѣ волжскія пристани. Но, конечно, положеніе крючниковъ, несмотря на гнетъ эксплоатаціи подрядчиковъ, гораздо обезпеченнѣе положенія временныхъ грузчиковъ, такъ какъ крючники имѣютъ постоянную работу и не на одну навигацію, а изъ года въ годъ, часто на одной и той же пристани; питаются они

сравнительно сносно, ежедневно ѣдятъ мясо, продолжительному пьянству по нѣсколько дней не предаются, а пьютъ вообще умѣренно, да и пить имъ безобразно, собственно говоря, нѣтъ времени; наконецъ, по окончаніи навигаціонной страды они возвращаются въ свои семьи, въ которыхъ и проводятъ всю зиму вплоть до весны. Совсѣмъ въ другой обстановкѣ живутъ галахи и золоторотцы. Постоянной работой они не обезпечены, такъ какъ конкурировать съ спеціальными крючниками они не въ состояніи, вслѣдствіе, во-первыхъ, непривычки къ постоянному регулярному труду и отсутствію ловкости и быстроты работы, которой отличаются крючники, а во-вторыхъ, и сами судовладѣльцы избѣгаютъ нанимать ихъ, по причинѣ буйнаго характера и неисполнительности, такъ какъ послѣдніе при первой же получкѣ денегъ стремятся въ кабакъ. Кромѣ того, эти люди питаются очень плохо, и запой ихъ иногда тянется по нѣсколько дней, пока они не пропьютъ всѣхъ имѣющихся въ наличности денегъ; наконецъ, они не имѣютъ постояннаго крова и давно оставили свои семьи. Какъ люди, отбившіеся отъ общества, золоторотцы и галахи представляютъ изъ себя многочисленный и, кстати сказать, опасный для общественнаго спокойствія классъ бездомныхъ человѣческихъ существъ, недовѣряющихъ другъ другу, озлобленныхъ, постоянно недовольныхъ и мало склонныхъ къ выработкѣ какихъ-либо устоевъ жизни. Самый громадный процентъ этихъ людей, конечно, крестьяне, „лишніе рты“ въ своихъ семьяхъ, бѣжавшіе въ городъ отъ всякаго рода деревенскихъ невзгодъ. Затѣмъ слѣдуютъ мѣщане и ремесленники, не выдержавшіе конкуренціи съ фабрикой и другими родами крупной промышленности, за безвыгодностью бросившіе свои промыслы, махнувшіе рукой на прадѣдовскія и дѣдовскія традиціи и ушедшіе на сторону отвѣдать „вольной жизни“ безъ опредѣленныхъ занятій, безъ угла, безъ семьи, безъ привязанностей, гдѣ, съ одной стороны, иногда каторжный трудъ, а съ другой, продолжительное ничегонедѣланіе, кабакъ и т. п. Наконецъ, среди галаховъ и золоторотцевъ встрѣчаются люди и интеллигентные, первоначальная причина появленія которыхъ въ несоотвѣтствующей имъ обстановкѣ, конечно, все та же нужда или тѣ же неблагопріятныя обстоятельства жизни и въ заключеніе пьянство—этотъ единственный протестъ почти каждаго русскаго человѣка противъ гнета судьбы. Что-же касается, собственно, крючниковъ, то изъ нихъ зимогоры всего болѣе подходятъ къ типу золоторотцевъ и галаховъ. Только часть зимогоровъ на зиму возвращается въ свои селенія, другая-же остается зимовать въ Рыбинскѣ и ведетъ такую-же неприглядную жизнь, какъ и золоторотцы. Эти крючники работаютъ или по найму отъ подрядчиковъ, или самостоятельными артелями, но въ послѣднемъ случаѣ у нихъ никогда не бываетъ согласія и при дѣлежѣ заработанныхъ денегъ между ними происходятъ частые скандалы и даже драки. Работая въ обыкновенное время навигаціи также аккуратно, какъ и прочіе крючники, въ Петровъ день, когда въ Рыбинскѣ бываетъ ярмарка, они наотрѣзъ отказываются работать, и этотъ праздникъ справляютъ по 2—3 дня, вслѣдствіе чего часто приносятъ крупные убытки судовладѣльцамъ, принужденнымъ поневолѣ въ теченіе загула зимогоровъ бездѣйствовать. Въ самыхъ лучшихъ условіяхъ находятся крючники-промзинцы, такъ какъ они работаютъ на большихъ пристаняхъ и притомъ у крупныхъ пароходныхъ обществъ и пароходовладѣльцевъ. Несмотря на всѣ обсчеты со стороны подрядчиковъ, они въ теченіе навигаціи въ состояніи заработать до 150 и болѣе рублей. Работаютъ они иногда и день и ночь, имѣя для отдыха не болѣе двухъ часовъ въ сутки и тѣмъ не менѣе работаютъ быстро и энергично. По ловкости и силѣ промзинцы, какъ спе-

ціалисты своего дѣла, превосходятъ всѣхъ волжскихъ грузчиковъ. Мѣстные крючники работаютъ медленнѣе ихъ и зарабатываютъ меньше. Въ общемъ-же, плата всѣмъ грузчикамъ безъ исключенія на пристаняхъ волжскаго бассейна колеблется отъ 5 до 6 руб. за нагрузку или разгрузку съ 1000 пудовъ. Случается, что эта плата, хотя и рѣдко, значительно повышается, но иногда и понижается; повышеніе заработной платы бываетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда на той или другой пристани нѣтъ достаточнаго количества грузчиковъ; напр. въ холерную эпидемію 1892 г., когда большинство рабочаго люда разбѣжалось съ Волги, она повысилась до 10—12 руб. съ 1000 пудовъ. Спеціальныхъ крючниковъ (промзинцы) на крупныхъ пристаняхъ у большихъ пароходныхъ и транспортныхъ компаній бываетъ отъ 50 до 60 и болѣе человѣкъ. Въ артели крючниковъ, особенно въ Казани, входятъ и татары, считающіеся за очень хорошихъ работниковъ, какъ по силѣ, такъ и по честному отношенію къ исполненію своихъ обязанностей. Къ числу волжскихъ грузчиковъ слѣдуетъ причислить и астраханскихъ амбаловъ (см. амбалъ). За послѣднее десятилѣтіе съ 1905 года, вслѣдствіе народныхъ волненій и вмѣстѣ съ тѣмъ дороговизны жизни, грузчики стали предъявлять требованія къ своимъ подрядчикамъ и пароходнымъ конторамъ объ увеличеніи заработной платы, устраивали на пристаняхъ забастовки, чѣмъ и вызывали повышенія заработной платы; но все же этимъ они многаго не добились, вслѣдствіе большой зависимости отъ подрядчиковъ. Цѣны за погрузку и выгрузку возросли до прошлаго года до 7—8 руб. съ тысячи пуд., въ прошломъ 1913 году среди грузчиковъ происходили волненія, отъ работы они отказывались, чѣмъ и добились повышенной баснословной цѣны съ 10 руб. до 20 руб. съ тысячи пудовъ. Въ настоящее время плату на 1914 годъ пассажирскія пароходства назначаютъ сами по 8 руб. съ тысячи пудовъ и кромѣ тогоисправно проработавшему въ продолженіе всей навигаціи крючнику рѣшено выдавать въ видѣ награды по 50 рублей.

Грузъ—всякаго рода товары, слѣдующіе по водянымъ или желѣзно-дорожнымъ путямъ. По количеству проходящихъ грузовъ Волга со всѣми своими притоками и тремя искусственными водными системами (Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской) занимаетъ первое мѣсто между всѣми внутренними водяными путями Россійской Имперіи. Рѣка Волга со всей сѣтью своихъ многочисленныхъ притоковъ, а также и вмѣстѣ съ Каспійскимъ моремъ является очень важнымъ воднымъ путемъ, по которому наши столицы и другіе крупные промышленные пункты, расположенные въ сѣверныхъ и далеко неплодородныхъ мѣстностяхъ, получаютъ съ востока и юга нашего отечества какъ жизненные продукты, такъ и сырой матеріалъ, необходимый для обработки на ихъ фабрикахъ и заводахъ. Въ свою очередь промышленные пункты, посредствомъ того-же великаго воднаго пути, переправляютъ свои уже выработанные товары (какъ наприм. мануфактурный) на югъ и востокъ Имперіи. Но такъ какъ наша промышленность развита еще не особенно широко и не можетъ конкурировать съ европейской, даже въ предѣлахъ своего государства (наприм. въ Средней Азіи и Закавказьѣ), то понятно, что русскіе промышленные пункты болѣе берутъ изъ провинцій, обладающихъ естественными богатствами; чѣмъ даютъ имъ обработанныхъ фабричныхъ товаровъ. Благодаря такому положенію дѣла, и преобладающій характеръ волжскаго судоходства преимущественно взводный или сплавной. При этомъ необходимо замѣтить, что въ числѣ сплавляемыхъ товаровъ—товары, производимые въ промышленныхъ пунктахъ, не играютъ первенствующей роли, такъ какъ сплавляются такого сорта грузы, которые

представляютъ изъ себя сырые матеріалы, необходимые тому-же югу, или тѣмъ-же промышленнымъ губерніямъ, или попутнымъ городамъ. Такъ съ Мологи, Шексны, Унжи и Ветлуги идетъ лѣсъ, съ Камы и ея притоковъ, кромѣ лѣса, желѣзо, хлѣбъ и соль. Съ низовьевъ Волги и изъ портовъ Каспійскаго моря вверхъ по Волгѣ отправляется рыба, соль, нефтяные продукты, хлопокъ, персидскіе и другіе второстепенные товары. Рыба расходится по всему Поволжью и достигаетъ столицъ. Низовая озерная соль (съ Баскунчака и пр.) частію идетъ на мѣстное потребленіе, частію черезъ Царицынъ и Сызрань распространяется по Малороссіи и Новороссіи. Хлопокъ среднеазіатскій, главнымъ образомъ, доставляется въ промышленные центры, а персидскіе товары преимущественно на Нижегородскую ярмарку. Съ саратовскихъ, самарскихъ, симбирскихъ и казанскихъ хлѣбныхъ пристаней (т. е. Царицынской, Камышинской, Саратовской, Ровненской, Екатерининской, Вольской, Балаковской, Хвалынской, Сызранской, Самарской и пр.), а также съ Камы и ея притоковъ, Суры и проч.—поднимается хлѣбъ, который почти весь (до 80 милліоновъ пуд.) взводится къ Рыбинску, а отсюда по Маріинской системѣ и Рыбинско-Бологовской желѣзной дорогѣ доставляется въ С.-Петербургъ, Рыбинскъ —важнѣйшая комиссіонерная пристань на Волгѣ. Это,—если можно такъ выразиться внутренній портъ нашей сѣверной столицы, съ помощію котораго она получаетъ ежегодно до 100 милліоновъ пудовъ всевозможныхъ жизненныхъ продуктовъ съ Урала, Волги и Каспійскаго моря.

Груша *(морск. „полундра“)*—слова команды, когда какой-либо предметъ бросаютъ или сверху на палубу, или съ палубы въ трюмъ, или вообще сверху внизъ. Слово это равносильно *„берегись“*.

Гряда *(морск. „рифъ“)* смотр. *„дно“*.

Грянь (волжское выраженіе)—налягъ на весла и греби сильнѣе.

Губа—(смотр. *„руль“*).

Гужъ—1) петля, въ видѣ кольца, сдѣланная изъ веревки, употребляемая у лодочныхъ веселъ и вообще при разныхъ судовыхъ работахъ; 2) небольшая снасть, употребляемая на судахъ, идущихъ конной тягой при управленіи рулемъ. На баржахъ наз. руль-тали или рунтали (см. руль-тали).

Гузка (смотр. *„плотъ“*).

Гусяны или **гусянки**. Суда эти плоскодонныя, безпалубныя и низкобортныя и служатъ для перевозки разнородныхъ грузовъ только по рр. Окѣ, Мокшѣ, Цнѣ и Москвѣ. Гусянки первоначально строились при устьѣ р. Гусь на берегу рѣки Оки въ Касимовскомъ уѣздѣ, отъ которой и получили свое названіе.

Постройка гусянъ производится и по настоящее время на рѣкѣ Унжѣ, около Кологрива, но уже въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ это было лѣтъ 40 назадъ, до постройки Моск.-Ниж. ж. д. и до появленія пароходства по р. Окѣ, когда ихъ строилось ежегодно на рѣкѣ Окѣ и Унжѣ до 500 судовъ. Теперь ихъ строится не болѣе 70—80 судовъ въ зиму, весною онѣ сплавляются съ мѣстъ постройки съ дровами до Н.-Новгорода и по выгрузкѣ продаются окскимъ судопромышленникамъ.

Размѣрами гусяны дѣлаются до 40 саженъ длины и 7 саженъ ширины, при высотѣ бортовъ (ошвѣ) до 7 четвертей *). Строятся онѣ съ отвѣсными бортами и съ наклонными во внутрь судна штевнями, причемъ носовая и кормовая части сводятся подъ тупымъ угломъ и при радіусѣ,

*) Причемъ къ носу и кормѣ ошва отъ загиба дѣлается выше средины бортовъ на $1\frac{1}{2}$ аршина.

равномъ полуширинѣ судна; концевыя трети дѣлаются обыкновенно также равными полширинѣ судна, т. е. около $3^1/_2$ саженъ.*) Такъ, наприм., если длина судна 40 саж. и ширина 7 саженъ, то распредѣленіе длины по третямъ получится слѣдующее: носовая и кормовая по 4 саж., средняя 32 саж., уклонъ пыжей приблизительно 4—5 четвертей,

Лѣсъ на постройку гусянъ употребляется преимущественно еловый, причемъ днищевая обшивка дѣлается изъ брусьевъ толщиною въ $2\times2^1/_2$ вершка и крѣпится къ копанямъ нагелями и желѣзными гвоздями; бортовая обшивка состоитъ изъ досокъ до $1^1/_2$ вершковъ толщины, кромѣ того въ обшивку входятъ въ два ряда баргоуты, которыя дѣлаются толще ошвы на одинъ вершокъ и служатъ продольнымъ бортовымъ крѣпленіемъ судна; по срединѣ сверхъ копаней кладутся вдоль судна брусья, называемые кильсономъ, причемъ конечные брусья ставятся изъ копаней и соединяются со штевнемъ кокорой и крѣпятся къ нему гвоздями. Копани вытесывается отъ кокоры до 8 вершковъ ширины, а къ вершинѣ до 4 вершковъ и толщина въ 5 вершковъ не болѣе. Онѣ располагаются по днищу на разстояніи одна отъ другой до 8 вершковъ; кокорами своими копани ставятся къ борту, чередуясь черезъ одну, такъ что рядомъ слѣдующая подходитъ къ борту вершиной и къ ней ставится вертикально вмѣсто кокоръ приставка, равная толщинѣ копани. Поперечнымъ крѣпленіемъ служатъ озды изъ брусьевъ, равные ширинѣ судна, 5—6 верш. толщины; такихъ оздъ кладется 5—6 штукъ. На носовой части гусяны устраивается крыша изъ теса на скатъ отъ средины къ бортамъ**).

У штевня съ внутренней стороны ставятся нетолстые круглые брусья, называемые „сопляками", которые входятъ сверхъ борта на $1^1/_2$ аршина и крѣпятся къ ошвѣ желѣзными гвоздями; къ соплякамъ кладутся поперекъ судна два бруса 4—5 верш. толщины и длиною, равные ширинѣ судна, такъ называемые „огнива", одно нижнее огниво расположено на бортахъ, а другое на верхнихъ концахъ сопляковъ. У концовъ нижняго огнива вдоль борта судна до плеча дѣлается небольшой настилъ или ходовая площадка изъ досокъ, а отъ концовъ верхняго огнива дѣлаютъ до борта судна перила, иначе называемые „порыски"; кромѣ того на крышѣ устраиваютъ шпиль и два ухвата, родъ кнехтовъ; причемъ какъ шпиль, такъ и ухваты черезъ крышу проходятъ своими концами внизъ до днища, гдѣ и укрѣпляются въ гнѣздахъ, расположенныхъ на копаняхъ (толстые брусья). Подъ крышей, или такъ назыв. шакшей, помѣщаются рабочіе и тутъ-же устроенъ очагъ***) для варки пищи. Вся верхняя часть шакши называется „кичкою".

У гусяны по окончаніи постройки днище и борта конопатятся смольной паклей. Суда эти строятся довольно чисто, но безъ всякихъ украшеній. Помѣщеніе для водолива устраивается на срединѣ судна въ видѣ небольшой каютки (казенка). Суда эти служатъ 3—4 года.

Грузоподъемность гусянъ при полномъ грузѣ—до 40 тысячъ пудовъ при осадкѣ въ водѣ 6 четвертей. При такой осадкѣ онѣ могутъ ходить только при высокой водѣ. Въ меженнее время, вслѣдствіе мелководья на рѣкахъ, осадку этихъ судовъ не допускаютъ болѣе 16 вершковъ съ гру-

*) Мѣсто загиба бортовъ при переходѣ отъ средины къ носовой и кормовой третямъ называются „плечами".

**) Иначе называется „шакша".

***) Очагъ сколоченъ изъ досокъ черезъ угольникъ—родъ ящика въ $1^1/_2$ аршина, въ этотъ ящикъ насыпается земля и на ней разводятъ огонь.

зомъ 30—32 тыс. пуд., а иногда и меньше. Поэтому гусяны и дѣлаются болѣе легкой постройки.

Стоимость гусяны въ прежнее время была 1200 руб. безъ припасовъ, въ настоящее время цѣна имъ доходитъ до 3000 руб. и болѣе.

Прежде гусяны были самымъ распространеннымъ типомъ судовъ, плавающихъ на окскомъ бассейнѣ. Въ нихъ перевозится грузъ изъ Москвы, Орла и Тулы на Нижегородскую ярмарку, а также и обратно съ Нижегородской ярмарки въ Москву и другіе приокскіе города, вплоть до Орла. Съ постройкою Московско-Нижегородской желѣзной дороги, перевозка грузовъ, въ особенности цѣнныхъ, на гусянахъ значительно сократилась, съ появленіемъ же на Окѣ пассажирскаго и буксирнаго пароходства гусянамъ почти стало нечего дѣлать. Постройка ихъ сама собою значительно сократилась, и онѣ замѣнились баржами. Въ настоящее время гусянъ плаваетъ не болѣе сотни и на ихъ долю осталась перевозка только дешевыхъ грузовъ, какъ: соль, мочало, желѣзо, строительные матеріалы (лѣсъ и камень) для Москвы. Онѣ уже буксируются теперь пароходами, т. к. коноводная тяга судовъ отошла въ область преданія.

До возникновенія пароходства на рѣкѣ Окѣ распространена была конная тяга судовъ „коноводами", какъ ихъ въ то время называли. Коноводами являлись прибрежные жители рѣки Оки и изъ Муромскаго и Касимовскаго уѣздовъ. По спадѣ воды, когда берега обсыхаютъ („сакма"), въ Нижній съѣзжались коноводы, но безъ лошадей, и здѣсь поряжались на выводку судна.

Взявши подрядъ и заключивши условіе*) съ судовладѣльцемъ, коноводы посылали своихъ товарищей въ свое мѣстожительство за лошадьми. Договоръ съ коноводами заключался въ слѣдующемъ: на каждую тысячу пудовъ груза ,погруженнаго въ судно, полагалась одна лошадь,*) причемъ въ договорѣ указывались названіе и размѣръ судна, количество груза, находящагося въ суднѣ, и осадка. На каждыя двѣ лошади полагался одинъ рабочій (въ томъ числѣ погонщики и шишководы). Въ договорѣ говорилось, съ чьей стороны долженъ быть лоцманъ,—отъ хозяина судна или отъ коноводовъ; большею частію коноводы ставили лоцманами людей изъ своей артели и за свой счетъ (всѣ на своихъ харчахъ). Въ условіи также упоминалось о срокѣ выводки до мѣста назначенія судна; напр., отъ Н.-Новгорода до Мурома 7 сут., Касимова 15, Рязани 20, Коломны 25 и до Москвы 30—35 сутокъ. Цѣны за выводку судовъ въ то время существовали слѣдующія: до Мурома на пару лошадей и одного рабочаго 15—20 руб., до Касимова 25—30 руб., Рязани 40—45 руб., Коломны 50 руб., Москвы 60 рублей, а по рѣкѣ Окѣ выше Коломны платили то, что и до Москвы, причемъ коноводамъ выдавались снасти для упряжи лошадей владѣльцемъ судна безплатно, какъ напримѣръ: на гужи, арканы, чрезсѣдельники и проч потребности, такъ что у коновода были только свои хомуты, дуги и улучины.*) Въ обязанность коноводамъ вмѣнялась сохранность какъ судна, такъ и нагруженной въ немъ клади. Въ силу такихъ условій, коноводы, боясь поврежденія въ пути судна или потопленія его, тщательно оберегали его отъ всякихъ несчастій и въ осо-

---

*) Условіе или договоръ писался въ судоходной расправѣ, который и скрѣплялся подписью водяного барина (начальникъ судоходной дистанціи) и его письмоводителемъ.

*) Сколько тысячъ пудовъ груза находилось въ суднѣ, столько давалось и лошадей, напримѣръ: если въ суднѣ груза 35000 пуд., то должно быть 35 тяговыхъ лошадей.

*) „Улучины"—родъ оглобель, имѣющихся при боронахъ.

бенности отъ пожаровъ и подобныя аваріи были очень рѣдки. Можно признать, что коноводы обычно оказывали полную практичность и добросовѣстность въ исполненіи своихъ обязанностей.

На обязанности коноводовъ лежало и вооруженіе судна, т. е. приготовленіе его къ ходу. Для этого нужно было поставить мачту, разснастить ее, сдѣлать руль, вчалить якоря, устроить паромы на случай переправы лошадей съ одного берега на другой, и пр.

Припасы на гусянахъ, которыми онѣ вооружались, были слѣдующіе: 1 якорь становой 4-хъ рогій вѣсу 25—30 пуд., 1 якорь подпускной вѣсу 17—20 пудовъ, шейма станов. якоря пеньковая смольная 30 саженъ длины 7—8 дюймовъ толщины. Сука (буйрепъ) такой же длины, какъ и шейма, 5 дюймовъ толщины; шейма и сука подпускного якоря нѣсколько были тоньше, чѣмъ у станового, но такой же длины; изъ запасныхъ якорей давалось 2—3 якоря отъ 5 до 15 пудовъ вѣса и одинъ запасный бѣльный косякъ въ 100 саженъ 6 пудовъ вѣса.*) Ходовыхъ снастей для тяги судовъ давалось по 6 круговъ,**) а иногда и болѣе, въ особенности для судовъ, идущихъ до Москвы, такъ какъ бечевы скоро изнашивались, перетирались, и ихъ приходилось замѣнять новыми.

Кромѣ гусянъ существовалъ еще близкій къ нимъ типъ судовъ, т. н. „паромы“ 16 саженъ длины и 5 саж. ширины.

Паромы—такія-же низкобортныя суда, какъ и гусяны, груза поднимали до 12 т. пуд. при осадкѣ 12 вершковъ. Суда эти служили отчасти и для паузковъ гусянъ и подчаливались они къ гусянамъ съ мѣста нагрузки. Стоимость этихъ судовъ въ то время была 400—500 рублей безъ припасовъ.

Затѣмъ на Окѣ и Клязьмѣ существовали т. н. „*гусяны форменки*“ или „*клязьменки*“ размѣрами въ длину 26 саженъ, шириною $4^1/_2$ сажени, грузоподъемностью до 25 тысячъ пудовъ при осадкѣ 14 вершковъ; суда эти исключительно назначались для плаванія по р. Клязьмѣ, на нихъ перевозился въ то время разнородный грузъ и шли они, какъ и гусяны, конною тягою и доходили до Владиміра. Какъ паромы, такъ и клязьменки, теперь больше не строятся.

Какъ выше было сказано, суда эти отправлялись изъ Нижняго, гдѣ грузились въ разныхъ мѣстахъ и на Сибирской пристани и у Мочальнаго острова и др. Съ мѣстъ нагрузки для вооруженія они поднимались ручнымъ способомъ на шпиль или коноводками къ гребновскимъ пескамъ (гдѣ теперь мостъ на р. Окѣ съ мельницы Башкирова).

По готовности гусяны отправлялись въ путь, шли онѣ въ двѣ бечевы, поданныя съ судна на берегъ; каждая бечева предварительно проходила черезъ блоки***), прикрѣпленные вверху мачты, затѣмъ въ желѣзный коушъ (см. „коушъ“) со снастью въ 10 саж. длины, наз. бурундукъ или брундукъ****). Другой, свободный конецъ этой снасти прохо-

*) На гусянахъ и прочихъ окскихъ судахъ толщина снасти на дюймы не измѣрялась, а опредѣлялся вѣсъ круга 100 саженной снасти или бечевы отъ $1^1/_2$ до 6 пудовъ (т. е. по количеству лошадей).

**) При тягѣ судовъ да и вообще кромѣ шеймъ на этихъ судахъ снасти употреблялись бѣльныя вѣсомъ отъ 3-хъ до 5 пуд., въ зависимости отъ того, сколько лошадей припрягалось къ бечевѣ.

***) Блоки были желѣзные, небольшого размѣра, съ однимъ шкивомъ, назывались они „калитками“ или „серьгами“.

****) Брундукъ—снасть длиною въ 12 саженъ; въ одномъ концѣ ея втрощенъ желѣзный коушъ, въ который проходитъ ходовая бечева; брундукъ служитъ въ помощь рулю; въ тѣхъ случаяхъ, когда нужно было удержать судно, чтобы оно не отрыскивало далеко отъ берега, брундукъ подбирали короче; когда же встрѣчалась надобность отрыснуть судну отъ берега, напр. при обходѣ отмели, брундукъ вытравливали длиннѣе (см. „брундукъ“).

дилъ въ отверстіе, сдѣланное въ верхнемъ огнивѣ между сопляками, и крѣпился, когда нужно, за ухваты. Въ каждую ходовую бечеву припрягалось до 16 лошадей, назыв. „ссадой". У каждой ссады лошадей имѣлись свитыя изъ снастей подсады съ выпущенными концами и на каждомъ концѣ сдѣланъ узелъ, который продѣвался въ петлю поперечника улучины. Лошади каждой подсады располагались гуськомъ въ два ряда и представляли изъ себя какъ бы стаю летящихъ гусей, причемъ передняя лошадь называлась „шишкою; ее велъ мальчишка лѣтъ 12—15, называемый „шишководомъ". Въ каждой подсадѣ было два погонщика. Такъ какъ суда шли въ двѣ бечевы, то одна ссада лошадей шла впереди и называлась „коренная", а вторая, нѣсколько сзади, примѣрно на 5 саженъ, и называлась „больная".

Во время хода судна командовалъ или распоряжался лоцманъ, который находился на креслахъ у руля, остальные рабочіе находились на шакшѣ и исполняли распоряженія лоцмана: поддерживали судно шестами, подбирали или выпускали брундуки, когда и гдѣ нужно прибавляли или убавляли ходовую бечеву и проч.

Рис. 7. Гусяна.

Когда нужно было остановить судно, лоцманъ обыкновенно кричалъ съ барки погонщику настолько громко, насколько у него хватало голоса: „стой, постой, ало, ло, ло, ло," и т. д., до тѣхъ поръ пока не останавливались лошади. Когда нужно было остановить одну ссаду лошадей, лоцманъ кричалъ: „больная, больная, ало, ло" и т. д., или „коренная, коренная" и опять „ало, ло, ло". Если погонщики не слышали и долго не останавливали лошадей, поднимали крикъ и рабочіе съ кички, вторя слова лоцмана, причемъ не обходилось дѣло и безъ ругательствъ по адресу погонщиковъ. Послѣ такихъ временныхъ остановокъ, продолжавшихся какихъ-нибудь четверть часа, лоцманъ кричалъ погонщикамъ: „поднимай легонько, ай, поднимай", при этомъ всегда кромѣ крика лоцманъ махалъ шляпой или даже топалъ по мостику ногами. На быстромъ теченіи лоцманъ кричалъ съ судна: „ровняй, легонько" или „гоняй, батюшки, гоняй, какъ можно помахивай". При этомъ крикѣ погонщики махали по лошадямъ кнутами и свистѣли изо всѣхъ силъ. Этотъ крикъ и свистъ въ тихую погоду слышенъ былъ на далекомъ разстояніи.

Такая работа продолжалась съ ранняго утра до поздней ночи съ перерывомъ на обѣдъ и кормъ лошадей часа на 3—4 и такая тяга называлась односмѣнной. Это обыкновенно дѣлалось лѣтомъ, когда дни бываютъ длинные, въ осеннее же время, какъ сентябрь и октябрь, тяга продолжалась весь день безъ отдыха, и рабочіе обѣдали во время хода. Для погонщиковъ и шишководовъ въ мѣшки или кули накладывался хлѣбъ, вареное мясо и каша безъ разбору, судно нѣсколько подваливалось къ берегу, и мѣшки или кули выбрасывались на берегъ; предупрежденные погонщики ихъ поднимали и на ходу, кому что попадало, ѣли. Когда приходилось судну обходить отмели*), судно отрыскивало въ стрежень, причемъ хотя и выпускались бечевы длиннѣе, но тѣмъ не менѣе приходилось лошадямъ съ сухого берега спускаться въ воду и брести водою до тѣхъ поръ, пока не обойдутъ отмель. Погонщики, снявши шаровары, также брели въ водѣ, погоняя лошадей. Трудность такой работы еще болѣе отягощалась позднею осенью, когда вода уже холодна и во время дождей. Промокшимъ и озябшимъ рабочимъ негдѣ было обогрѣться какъ слѣдуетъ, кромѣ какъ у очага во время остановки судна на ночлегъ, спать же приходилось опять подъ шакшей. Единственнымъ убѣжищемъ, гдѣ было можно послѣ такихъ маневровъ укрѣпиться и обогрѣться,—были копны сложеннаго на баркѣ для корма лошадей сѣна, куда и залѣзали рабочіе.

Болѣе срочныя суда съ срочнымъ грузомъ, въ особенности осенью, тянулись въ двѣ смѣны, при этомъ они имѣли двойной комплектъ лошадей, назыв. двухсмѣнными. Суда эти шли безпрерывно день и ночь, останавливаясь только для смѣны лошадей.

Кромѣ гусянъ конною тягой поднимались на Окѣ и другія суда, какъ: коломенки, шиморянки, полубарки и др.; суда эти шли на одну бечеву и лошадей на нихъ давалось меньше, т. е. согласно погруженнаго въ судно груза (на каждую тысячу пудовъ груза—одна лошадь).

Гусянки по доставкѣ и сдачѣ грузовъ возвращались обратно въ Нижній, частью порожними, а частью съ разнымъ грузомъ изъ верховыхъ городовъ рѣки Оки, а главнымъ образомъ изъ Москвы. Порожнія суда шли больше самосплавомъ, а груженыя конною тягой и даже двухсмѣнной; послѣднія шли день и ночь безостановочно. На сплавъ давалось по 6 лошадей на каждое судно, такъ какъ въ обратный путь гусяны принимали груза 10—15 тысячъ пудовъ.

За доставку грузовъ отъ Нижняго судопромышленники брали: до Мурома за хлѣбные грузы и соль 5 коп. съ пуда, а прочіе товары 7 к. съ пуда; до Касимова 10 коп. съ пуда, до Рязани—12 коп., до Москвы—соль, желѣзо, мочало и др. дешевые товары по 10—12 коп., а болѣе цѣнные, какъ ярмарочные товары—по 15 коп. По Окѣ выше Коломны брали фрахты тѣ же, что и до Москвы. Въ общемъ фрахтовыя цѣны были въ зависимости отъ разныхъ причинъ: отъ количества предполагаемыхъ грузовъ, а главнымъ образомъ—мелководья, которое на этихъ рѣкахъ было почти дѣломъ обычнымъ, тѣмъ болѣе, что о расчисткѣ перекатовъ въ то время не имѣли понятія.

Тутъ не лишнимъ считаю познакомить читателей съ тѣми порядками, какіе были во время мелководья на Окѣ.

---

*) По выраженію коноводовъ „обламывать песчаную косу“.

Какъ извѣстно, рѣка Ока въ меженнее время бываетъ иногда очень мелководна и изобилуетъ перекатами. Въ послѣднее время, въ особенности, когда появилось на Окѣ пароходное сообщеніе, было обращено вниманіе на состояніе рѣки Оки. Перекаты стали расчищать землечерпательницами и глубина перекатовъ поддерживалась и менѣе 15 вершковъ не падала. Но въ старое, доброе время мало обращалось вниманія на водные пути, и рѣка Ока находилась въ первобытномъ состояніи, несмотря на то, что въ смыслѣ транзитнаго пути она со своими притоками занимала и тогда не послѣднее мѣсто. Тогда по этому водному бассейну плавали тысячи судовъ, перевозящихъ вверхъ и внизъ по рѣкѣ массу всевозможныхъ грузовъ.

Здѣсь умѣстно будетъ сказать о мелководьѣ на Окѣ въ 1854 году, когда на перекатахъ глубина доходила до 10 вершковъ. Этотъ годъ долженъ быть памятнымъ стариннымъ окскимъ судопромышленникамъ.

На небезызвѣстномъ и въ настоящее время Воютинскомъ перекатѣ верстахъ въ 40 выше Мурома (Дмитріевы горы)*) въ сказанномъ году, благодаря мелководью, скопилось болѣе 200 груженыхъ судовъ. Будучи личнымъ свидѣтелемъ происходившаго тутъ во время распаузки и переводки судовъ черезъ перекаты, можно сказать, что творилось нѣчто неслыханное (правилъ плаванія не было). Вся власть была сосредоточена въ рукахъ начальника судоходной дистанціи,**) который на это время пріѣзжалъ изъ Мурома со своей командой (водяными солдатами). Распауженныя суда пропускались черезъ перекатъ безъ очереди, судовладѣлецъ, давшій взятку водяному барину, могъ разсчитывать на скорѣйшій пропускъ судовъ своихъ черезъ перекатъ.***) Суда черезъ перекатъ протаскивались силою лошадей, которыхъ брали съ посторонніхъ судовъ, ожидавшихъ очереди; лошади, тянувшія судно, до 100 и болѣе штукъ обыкновенно находились въ водѣ впереди судна и зачаливали въ нѣсколько бечевъ. Судно затаскивали на перекатъ до тѣхъ поръ, пока передъ носомъ судна не образовывалась груда песка, который разгребали лопатами.

Водяной баринъ наблюдалъ съ берега, и если что-либо замѣчалъ—высылалъ свою команду, которая ѣхала къ судну въ лодкѣ и распоряжалась по своему. Такъ если замѣчали, что погонщики плохо погоняютъ лошадей, водяные солдаты набрасывались на погонщиковъ и избивали ихъ линьками. Также доставалось и лоцману, если онъ направлялъ судно не въ ворота переката:****) тогда солдаты подъѣзжали къ судну, набрасывались на лоцмана и расправлялись съ нимъ линьками. Жаловаться на солдатъ было некому. Лоцмана судовъ, освоившись съ такими порядками и завидѣвъ, что солдаты ѣдутъ къ судну, бросали руль, прыгали со своихъ креселъ въ судно—и черезъ бортъ въ воду въ чемъ стояли у руля и брели по водѣ къ противоположному берегу и тѣмъ избѣгали избіенія. Судно безъ управителя оставалось на мѣстѣ, а безпорядокъ еще болѣе усиливался. Водяные же солдаты, воспользовавшись такимъ замѣшательствомъ судорабочихъ, начинали хозяйничать на суднѣ (какъ когда-то жигулевскіе пираты), брали съ судна, что попадалось подъ руки, отрубали отъ цѣльныхъ круговъ снасти, брали рогожи и не брез-

*) Въ 17 верстахъ отъ рѣки находится городъ Меленки.

**) Въ то время начальника судоходной дистанціи называли „водяной баринъ“ (см. это слово).

***) Взятки давались до 100 рублей. Конечно, право было на сторонѣ богатаго и сильнаго.

****) Воротами называли фарватеръ рѣки на перекатѣ.

говали провизіей. Забравши, сколько было можно, они ѣхали на берегъ; рѣдкое судно избѣгало такой участи.

Въ паузкахъ былъ недостатокъ, многіе разгружали изъ своихъ судовъ товары на берегъ, отъ чего происходила порча товара отъ недостатка подтоварника и покрыши; кромѣ всего этого происходила и просрочка въ доставкѣ груза.

Кромѣ многочисленной команды, на берегу скопилось много грузчиковъ, распаузивавшихъ суда. Такое скопище народа вызвало пріѣздъ къ перекату торговцевъ и кабатчиковъ, образовавшихъ на берегу временный поселокъ. Появившіяся пьянство и драки вызвали пріѣздъ изъ г. Меленокъ исправника и полиціи.

Такое положеніе дѣла для судопромышленниковъ являлось въ то время истиннымъ бѣдствіемъ.

Д.

Дамба. Искусственная насыпь, возвышеніе въ видѣ вала большею частію изъ земли, фашинника и камня. На Волгѣ дамбы сооружаются преимущественно изъ камня съ фашинникомъ и называются водостѣснительными и струенаправляющими сооруженіями. Впервые устройство земляныхъ дамбъ было примѣнено въ 1848 г., а затѣмъ 1868 г. на Харчевенскомъ и Густомѣсовскомъ перекатахъ имѣвшихъ тогда глубину 4 четверти, для увеличенія глубины на этихъ перекатахъ, были устроены земляныя дамбы въ видѣ полузапрудъ, расположенныхъ отъ берега въ стрежень до половины рѣки. Широкое примѣненіе дамбъ на Волгѣ было предпринято при начальникѣ Казанскаго Округа м. п. с. инженерѣ Августовскомъ въ 80-хъ годахъ прошлаго столѣтія и продолжалось при начальникѣ округа Лохтинѣ, при участіи инженеровъ м. п. с. Шнакенбурга, Александрова и Вѣнскаго. Въ то время первая струенаправляющая дамба была сооружена на Ширмокшинскомъ перекатѣ, которою заградили коренную Волгу отъ приверха Ячменскаго острова до лѣваго лугового берега; для устраненія Ширмокшинскихъ перекатовъ въ 1887 году направили теченіе рѣки Волги въ горную сторону, такъ называемую Ячменскую воложку, что ниже Пучежа въ 3-хъ верстахъ; ходъ коренной Волги для судовъ былъ закрытъ дамбой и знаменитые Ширмокшинскіе перекаты, тянувшіеся на 13 верстъ, остались въ сторонѣ. Дамбы эти стоили казнѣ почти милліонъ рублей. Съ 1880 года началось укрѣпленіе дамбами береговъ у Сибирскихъ пристаней (Нижегородской ярмарки) на протяженіи одной версты, стоившее 400 тысячъ рублей. Въ 1885 году произведено было укрѣпленіе такими же дамбами праваго берега выше Дарьинской косы на протяженіи 600 саж.; работами этими завѣдывалъ инженеръ Быковъ, и стоили онѣ 260 тысячъ рублей. Позднѣе для направленія теченія р. Волги къ правому берегу вдоль Сибирскихъ пристаней сооружены были поперечныя дамбы у лугового берега противъ Сибирскихъ пристаней въ количествѣ пяти. Онѣ выдаются отъ берега въ стрежень рѣки приблизительно до 250 саж., начинаются около бывшаго Курбатовскаго затона и оканчиваются почти противъ стрѣлки р. Оки, т. е. тянутся на протяженіи около 3-хъ верстъ. Выше этихъ дамбъ устроена у лѣваго берега т. наз. Сормовская дамба, а ниже Нижняго-Новгорода сооружены дамбы на Телячьемъ перекатѣ какъ у праваго горнаго берега, такъ и у лѣваго лугового (у Собчинскаго затона). По составленнымъ тогда смѣтамъ казанскаго округа м. п. с. работы по сооруженію всѣхъ вышеуказанныхъ дамбъ въ Нижегородскомъ раіонѣ исчислены были въ 13.500,000

рублей. Дамбы, сооруженныя у г. Саратова отъ лѣваго берега Волги для направленія рѣки къ Саратову по старорѣчью подъ хвостье Беклемишева острова, желаемой пользы не принесли: Волга какъ ушла въ началѣ семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія отъ Саратова въ луговую сторону къ слободѣ Покровской, такъ до сего времени не измѣняетъ своего направленія. Сооруженіе этихъ дамбъ обошлось до семи милліоновъ рублей. Нѣкоторыя эти дамбы, какъ слишкомъ препятствующія судоходству (они выступаютъ въ стрежень рѣки на сотни саженъ), по просьбѣ судопромышленниковъ распоряженіями М. П. С. были взорваны посредствомъ динамита и камень съ фарватера былъ удаленъ. На р. Камѣ имѣются дамбы на Першинскомъ перекатѣ.

Двоетесъ—(смотр. „гвоздь").

Дворъ.—Дворомъ называютъ освобожденную часть рѣки ото льда посредствомъ его расколки и уборки подъ ледъ. Это дѣлается весною до ледохода, когда нужно убирать суда со стрежня къ берегу или въ затонъ, т. е. въ безопасное мѣсто отъ ледохода; для этого у берега и въ затонѣ ледъ раскалываютъ на карты (см. карты), выпускаютъ его, т. е. выводятъ, въ приготовленный дворъ, послѣ чего суда уводятъ въ затонъ или подводятъ къ берегу. Такая операція производится ежегодно во всѣхъ мѣстахъ, гдѣ осенью суда нельзя было поставить близко къ берегу или завести ихъ въ затонъ.

Двойникъ—желѣзная баржа длиною 400 футовъ, шириною 40 фут. съ переборками внутри и съ желѣзной палубой. Суда эти имѣются только у товарищества „Бр. Нобель" исключительно для перевозки наливомъ керосина. Грузоподъемность двойниковъ при осадкѣ въ 9—10 четвертей —100000 пудовъ, такелажъ ихъ состоитъ изъ якорей станового, подпускного и кормового, при которыхъ имѣются канатныя цѣпи; кромѣ того, такелажъ добавляется запасными якорями и всякаго рода снастями. Вся стоимость такелажа и разнаго судового имущества исчисляется отъ 3 до 4 тысячъ рублей. Мачты на двойникахъ замѣняются двумя флагъ-штоками (поддеревками) на носу и на кормѣ, на которыхъ ночью поднимаются сигнальные фонари. Стоимость двойника около 90000 рублей; ходятъ они на буксирѣ пароходовъ. Названіе двойника получилось отъ того, что судно это состояло изъ двухъ равныхъ частей, носовой и кормовой, какъ-бы перерѣзанное пополамъ у мидель-шпангоута, каждая изъ этихъ частей имѣла одинаковый размѣръ и представляла собою въ отдѣльности особое судно, соединяющееся между собою посредствомъ особыхъ приспособленій. Такое судно на Волгѣ было только одно, и примѣненіе его къ плаванію на такой большой рѣкѣ, какъ Волга, оказалось неудобнымъ.

Дебаркадеръ—судно въ видѣ баржи, къ которому пристаютъ и отъ котораго отправляются пароходы и другія суда. На рѣкахъ волжскаго бассейна дебаркадеръ принято называть *пристанью*.

Девятерикъ—мѣра вѣса въ 9 пудовъ. Въ такомъ количествѣ на пристаняхъ волжскаго бассейна насыпаютъ въ кули рожь и ржаную муку.

Дельта—часть земли, въ видѣ греческой буквы дельты (Δ), находящаяся между двумя рукавами рѣки при ея устьѣ. Волжская дельта начинается верстъ за 60 выше Астрахани, гдѣ отъ коренной Волги отдѣляется рукавъ *Бузанъ*, протекающій мимо города Краснаго Яра. При впаденіи въ море Бузанъ раздѣляется на протоки: Лебяжья, Романова, Кара-Бузанъ, Нижняя, Средняя, Верхняя, Худявки и рѣка Когачъ. Въ 4-хъ верстахъ выше Астрахани Волга отдѣляетъ отъ себя рукавъ *Балду*, имѣющій юго-восточное направленіе и впадающій въ море тремя рука-

вами: Три Избинки, Балда и Тузуклей. У Астрахани отъ Волги отдѣляется рукавъ *Кутумъ*, лѣтомъ иногда пересыхающій, покрытый водою только весною или при сильномъ юго-восточномъ вѣтрѣ (моряна). Въ 3 верстахъ ниже Астрахани отдѣляется отъ Волги къ востоку рукавъ *Царевъ*; въ 9 верстахъ—*Тизань*, далѣе *Чаганъ*, который, соединившись съ Тизанью, образуетъ *Камызякъ*. Другіе главные рукава Волги: *Никитскій ерикъ*, *Изосимово плесо*, *Старая Волга*, *Большой Чулпанъ*, *Коклуй*, *Бирюль*, *Иванчугъ*, *Сомовка*, впадающая въ Уруслово плесо, *Древянка*, *Колыга*, *Бусма*, *Малая Черная Тобала*, *Большая Черная Тога*, *Рыча и Чурка*. Каждый изъ этихъ рукавовъ, не доходя до моря, раздѣляется на нѣсколько новыхъ, и слившись съ какимъ-нибудь другимъ, принимаетъ новое названіе, такъ что здѣсь Волга образуетъ цѣлый лабиринтъ острововъ и протоковъ, число которыхъ въ точности неизвѣстно. На 19 верстѣ отъ Астрахани, ниже Чагана, отъ Волги отдѣляется въ правую сторону *Бахтеміровскій* рукавъ, или *Бахтеміръ*, занимающій въ волжской дельтѣ болѣе западное положеніе и составляющій въ настоящее время главный ходовой фарватеръ. Онъ отдѣляетъ отъ себя много малыхъ рукавовъ къ западу, которые, разрѣзая сушу, образуютъ безчисленное множество заливовъ, соединяющихся между собою маленькими протоками (ериками и подстепками) и образующихъ цѣлую сѣть острововъ, разбросанныхъ вдоль морского берега до устья рѣки Кумы.

Депутація—представители общества для переговоровъ или представленія. На рѣкахъ волжскаго бассейна существуютъ два рода депутацій: *городскія* и *судоходныя*. Городскія депутаціи учреждены въ тѣхъ городахъ, которымъ предоставлено право сбора съ приходящихъ и отходящихъ въ эти города товаровъ. Такія депутаціи провѣряютъ по накладнымъ находящійся въ судахъ грузъ. Кругъ обязанностей судоходныхъ депутацій нѣсколько шире. Однѣ изъ нихъ, избираемыя биржевыми комитетами, слѣдятъ за правильнымъ движеніемъ судовъ черезъ перекаты, другія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ учреждены изъ судопромышленниковъ въ помощь начальникамъ судоходныхъ дистанцій, а также для развитія и огражденія судоходства. Члены такихъ судоходныхъ депутацій избираются судопромышленниками изъ своей среды и утверждаются въ должности Министромъ Путей Сообщенія. Всѣхъ депутацій въ районѣ волжскаго бассейна три, а именно: 1) *Моршанская*—по р. Цнѣ и ея притокамъ, 2) *Орловская*—по верховьямъ р. Оки и р. Зушѣ и 3) *Московская*—по р. Москвѣ. Обязанности названныхъ депутацій состоятъ въ разбирательствѣ споровъ по судоходству и въ помощь начальникамъ дистанцій по установленію полицейскаго порядка во время судоходства, а также въ надзорѣ за спускомъ воды съ мельницъ и другихъ дѣйствующихъ водою заведеній въ тѣхъ случаяхъ, когда для сплава судовъ ощущается недостатокъ воды въ рѣкахъ.

Дерево—(смотр. „мачта“).

Десятникъ—распорядитель въ артеляхъ при работахъ надъ каждымъ десяткомъ рабочихъ.

Дефектъ—недочетъ, недостатокъ или опись поврежденій и недостатковъ судна. По постановкѣ парохода и судовъ на зимовку, въ контору общества или пароходо-судовладѣльцу представляется капитаномъ дефектъ съ требованіями того или другого количества снастей, якорей и пр. судового и пароходнаго имущества, потребнаго на слѣдующую навигацію, а также съ требуемыми исправленіями по корпусу. Дефектъ по машинѣ составляется, по ея разборкѣ, машинистомъ и также посылается на разсмотрѣніе конторы или пароходовладѣльца. По утвержденіи дефекта, его возвращаютъ на мѣсто зимовки парохода и судовъ, и, согласно его, при-

ступаютъ къ ремонту. Ремонтъ машинныхъ частей, какъ-то: притирка поршней и золотниковъ, начинается ранѣе утвержденія дефекта, потому что этотъ ремонтъ считается обычнымъ для всѣхъ пароходовъ.

Дистанція.—Такъ называется на волжскомъ бассейнѣ разстояніе между какими-либо двумя пунктами, которымъ завѣдуетъ чиновникъ М. П. С., называемый начальникомъ судоходной дистанціи. Мѣстопребываніемъ начальниковъ судоходныхъ дистанцій служатъ какъ губернскіе, такъ и уѣздные города, почему дистанціи и называются: Рыбинская, Ярославская, Костромская, Кинишемская и т. п. На начальниковъ дистанцій возлагаются слѣд. обязанности: вести регистрацію грузовъ какъ приходящихъ, такъ и отходящихъ съ пристаней, слѣдить за исполненіемъ правилъ о бечевникахъ, пристаняхъ и плаванія съ правомъ привлеченія виновныхъ въ нарушеніи къ отвѣтственности, а также наблюдать за прибылью и убылью воды и открытіи и замерзаніи рѣкъ и пр. Въ прежнее время, когда взимался въ пользу М. П. С. на улучшеніе путей сообщенія $^1/_4\%$ сборъ (судоходная пошлина съ 1848 г. по 1896 г.) съ отходящихъ съ пристаней грузовъ, полученіе этихъ сборовъ было возложено на начальниковъ дистанцій. Въ помощь начальникамъ дистанцій даются старшины, десятники и разсыльные.

Дифферентъ—разность погруженія кормы и носа въ воду. На морскихъ судахъ обыкновенно даютъ большее углубленіе кормѣ для лучшей поворотливости судна, на волжскихъ же судахъ дифферентъ дается большею частію на носъ судна, а иногда и на равный киль.

Дно—нижняя часть какого-либо вмѣстилища или сосуда. Дно бываетъ морское, рѣчное, колодезное. Характерная особенность волжскаго дна заключается въ томъ, что оно на всемъ громадномъ теченіи представляетъ замѣчательное однообразіе, а именно: въ верховьяхъ дно Волги каменистое, въ среднемъ и низовомъ плесахъ, за нѣкоторыми исключеніями, у лѣваго берега песчаное, а у праваго—каменисто-хрящеватое. Все то, что мы выше назвали исключеніями, бываетъ преимущественно у возвышенностей праваго берега, отъ котораго въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ рѣку выдаются гряды огрудковъ и камней, представляющія съ многочисленными перекатами затрудненія для волжскаго судоходства. Имѣя намѣреніе въ своемъ мѣстѣ подробно коснуться перекатовъ, приводимъ характерныя слова профессора Богуславскаго: „если посмотрѣть на продольный профиль рѣки, то увидимъ, что дно рѣки идетъ въ видѣ гребенки, что въ плесахъ паденіе малое, а на перекатѣ всегда паденіе большое: здѣсь образуется перевалъ точно въ плотинѣ. Смотря на профиль, мы можемъ сравнить рѣку съ рядомъ глубокихъ озеръ, соединенныхъ между собою неглубокими протоками. Если бы дно рѣки не имѣло видъ гребенки, а было бы параллельно горизонту воды, то вода скатывалась бы какъ по наклонной плоскости и, навѣрное, глубина въ рѣкѣ была бы еще меньше, чѣмъ она теперь. Такъ что возвышенія дна, уменьшающія глубину, собственно говоря, представляютъ собою благодѣтельное явленіе, созданное мудрой природой. Изъ этого мы видимъ, что работы, употребляемыя съ цѣлью улучшенія фарватера рѣки, не должны направляться къ приведенію рѣки къ однообразнымъ глубинамъ". Меженніе берега и ложе Волги отъ Тверцы до Шексны состоятъ изъ песчанаго суглинка, въ руслѣ рѣки попадается много гранитныхъ валуновъ разной величины, по одиночкѣ и въ грудахъ. Кромѣ того, встрѣчаются также каменистыя гряды, очень разнообразныя; нѣкоторыя изъ нихъ примыкаютъ только къ одному берегу и вдаются недалеко въ рѣку, оставляя свободнымъ фарватеръ для прохода судовъ. Мѣстами гряды имѣютъ выступы по всей ширинѣ рѣки; самыя затруднительныя изъ нихъ для

судоходства имѣютъ видъ отмели, идущей по дну рѣки въ видѣ сплошной отлогой каменистой массы. Въ участкѣ отъ Шексны до Унжи берега Волги часто каменисты, въ руслѣ попадаются какъ отдѣльные камни, такъ и каменныя гряды, напр. *Орловская*, *Винныя* и *Косыя* гряды, *Трехачевская* гряда, *Наволокскія* и *Кинешемскія*. Между тѣмъ, берега отъ Унжи до Оки большею частью песчаные и глинисто-песчаные, каменистые берега попадаются только выше с. Рѣшмы Сергіевскіе и у г. Балахны. Дно во многихъ мѣстахъ имѣетъ хрящъ. Въ участкѣ отъ Оки до Камы меженніе берега большею частью песчаны и только изрѣдка усѣяны камнемъ, тамъ гдѣ Волга подходитъ къ нагорному кряжу долины. Но часто и у этого кряжа берега состоятъ изъ наноснаго песка. Далѣе внизъ по Волгѣ, отъ устья Камы, гряды огрудковъ и камней встрѣчаются въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) небольшая гряда огрудковъ верстъ на пять выше г. Тетюшъ; 2) каменные огрудки въ Зольныхъ горахъ; расположены они въ небольшомъ разстояніи отъ берега и тянутся на протяженіи около 4-хъ верстъ ниже деревни Урюма; 3) каменная гряда выше Поливной пристани и огрудки отъ Поливной пристани почти до г. Симбирска; 4) каменныя гряды и огрудки ниже г. Сенгилей; они тянутся вдоль берега версты на три почти до рынка горы, далѣе ниже острова Баракскаго опять же огрудки, протянувшіеся до слѣдующаго рынка; затѣмъ, такіе же, но небольшіе огрудки находятся у лѣвой стороны Волги ниже Хрящевской пристани; лежатъ эти огрудки недалеко отъ берега; 5) небольшая каменная гряда противъ деревни Резань, лежащая саженъ на 200 отъ нагорнаго берега; 6) Костычевская гряда, расположенная ниже с. Печерскаго верстъ на 10 и выдающаяся въ стрежень рѣки саженъ на 40; 7) гряды ниже села Кашкуръ версты на полторы, которыя, проходя вдоль праваго берега, мимо с. Семеновскаго, оканчиваются верстахъ въ четырехъ ниже названнаго села; 8) огрудки, расположенные въ изгибѣ горы верстахъ въ трехъ ниже Алексѣевскаго затона и проходящіе вдоль берега до деревни Мѣровки; 9) каменные гряды и огрудки, начинающіеся ниже ухвостья острова Пичугина и идущіе мимо с. Широкаго, вдоль нагорнаго берега, на протяженіи 10 верстъ до рынка горы; названныя гряды, выступая сначала отъ берега на 50—70 саж., у с. Широкаго уменьшаются, а затѣмъ увеличиваются и ниже Широкаго въ 4-хъ верстахъ образуютъ большіе валуны, расположенные отъ берега почти въ 70 саженяхъ; 10) огрудки ниже ухвостья Дѣвушкиной воложки у побочня и рынка горы; лежатъ они недалеко отъ берега; дно Дѣвушкиной воложки—каменистое; 11) огрудки ниже верстахъ въ четырехъ с. Терсы, въ изгибѣ горы, расположенные вдоль праваго берега на протяженіи около 2-хъ верстъ; выдаются они въ стрежень рѣки саженъ на 50; 12) хрящеватыя гряды ниже города Вольска, тянутся верстъ на пять ниже; 13) огрудки ниже села Рыбинокъ, выдающіеся въ стрежень рѣки отъ 70 до 100 саж., то уменьшающіеся, то увеличивающіеся; они попадаются или въ разбросанномъ видѣ или отдѣльными камнями; 14) Ильинская гряда у города Саратова; 15) огрудки верстъ на 30-ть ниже Саратова, расположенные на протяженіи 20-ти верстъ отъ с. Синенькихъ до с. Ахмата и выдающіеся въ стрежень различно,—у Сосновки они нѣсколько уменьшаются, а затѣмъ вновь увеличиваются и загромождаютъ Волгу верстахъ въ трехъ ниже с. Мордова до половины русла рѣки; 16) огрудки у горы „Семь братовъ“ верстахъ въ четырехъ-пяти ниже Бабановки; 17) огрудки, тянущіеся вдоль праваго берега версты на двѣ ниже горы „Осиновые Лбищи“; 18) огрудки, начинающіеся ниже с. Банновки въ 4-хъ верстахъ и оканчивающіеся почти у рынка горы, повыше с. Лаптя; выступаютъ они въ стрежень рѣки въ разбросанномъ видѣ, сначала не такъ далеко отъ берега, а затѣмъ по-

степенно увеличиваясь, такъ что, не доходя до приверха осередка, они выдаются въ рѣку болѣе чѣмъ на 150 саж. и подходятъ близко къ осередку; такіе огрудки тянутся версты на двѣ у горы „Дурманъ", выдаваясь въ рѣку саженъ на 100; 19) огрудки, разбросанные въ изгибѣ горы ниже Крестовой колоніи почти до Щербаковской гряды; такіе же точно огрудки въ воложкѣ, что противъ селъ Даниловки и Щербаковки и въ изгибѣ лѣваго яра (берега этой воложки); они начинаются отъ ухвостья песка и тянутся версты двѣ, выдаваясь въ стрежень рѣки сначала не такъ далеко, затѣмъ саженъ на 50—70 и, наконецъ, уменьшаются; дно воложки въ нѣкоторыхъ мѣстахъ каменистое; 20) огрудки и каменистая гряда; первые, начинаясь выше приверха острова Ураковской воложки, занимаютъ собою всю эту воложку, дно которой каменистое; каменистая гряда ниже рынка горы противъ приверха острова; 21) камни противъ оврага и ниже его, или у перевала, что повыше Козьихъ хуторовъ, гдѣ ставится меженній перевальный столбъ (знакъ); 22) огрудки верстахъ въ трехъ ниже Антиповки, въ ухабѣ (въ изгибѣ горы), неособенно далеко отъ берега; 23) въ горахъ, верстъ на пять выше с. Балыклей до приверха Балыклейскаго острова, встрѣчаются камни недалеко отъ берега въ разбросанномъ видѣ; 24) огрудки верстахъ въ 2-хъ ниже с. Александровки отъ рынка горы и приверха осередка, на протяженіи верстъ пяти; дно въ этомъ мѣстѣ каменистое; 25) ниже с. Пролеекъ около одной версты на протяженіи не болѣе 200—300 саженъ лежатъ камни (валуны), находящіеся отъ берега саженъ на 100. Далѣе еще по теченію Волги камни попадаются и ниже этого мѣста, но они незначительны. За рѣдкими исключеніями каменные огрудки встрѣчаются и ниже Царицына, а именно: 26) каменные огрудки близъ колоніи Сарепты, ниже ухвостья Сарептскаго острова на протяженіи не болѣе трехъ верстъ; огрудки, частію занесенные пескомъ, лежатъ почти на срединѣ русла, саженъ на 200 отъ берега; 27) огрудки у „Лучки", почти отъ рынка горы, въ разбросанномъ видѣ, протяженіемъ версты на три; лежатъ они отъ берега въ разныхъ растояніяхъ, приблизительно до 100 саж; 28) гряда у с. Каменнаго Яра; ниже и выше этого села встрѣчаются также огрудки; 29) огрудки вблизи с. Соленаго Займища (верстахъ въ 4—5 выше), невдалекѣ отъ берега; 30) огрудки выше Замьяна, версты на четыре почти отъ ухвостья залива, въ небольшомъ разстояніи отъ берега, тянутся они версты на три; печины довольно крѣпкаго грунта въ 3—4 верстахъ выше Петропавловской ватаги; 31) такія же печины у Толоконныхъ горъ, на небольшомъ протяженіи вдоль берега; 32) печины выше станицы Дурновской у праваго берега. Всѣ перечисленныя мѣста, въ которыхъ находятся огрудки, гряды, отдѣльные камни и печины, являются для судоходства уже потому опасными, что большею частью бываютъ подъ водою и только въ рѣдкіе, т. е. самые мелководные годы, показываются надъ поверхностью Волги. Далѣе станицы Дурновской дно рѣки вплоть до Каспійскаго моря песчано-глинистое. Подобно Волгѣ, дно ея притоковъ: Мологи, Унжи, Оки, Ветлуги, Суры и притокамъ Камы, Вятки и Бѣлой, (за исключеніемъ Чусовой, рѣки горной и съ каменистымъ ложемъ)—песчано-глинистое, хотя изрѣдка и встрѣчаются огрудки и камни, такъ напр. на Окѣ, около г. Касимова, с. Дощатаго и между с. Павловымъ и г. Горбатовымъ. Что же касается Камы, то дно ея исключительно дресвянистое, т. е. состоитъ изъ смѣси мелкаго камня съ крупнымъ пескомъ, въ окрестностяхъ же г. Осы (ниже с. Бѣляева, въ мѣстности, называемой „Паль") встрѣчаются огрудки. Однако ниже г. Сарапуля дно Камы измѣняется и становится также песчано-глинистымъ. Дно Шексны отъ ея истока и до с. Луковицъ исключительно каменистое,

ниже же дно песчано-глинистое, но все же здѣсь встрѣчаются камни и огрудки, напр. въ мѣстности „Собачьи пролазы" до Пехтѣевскихъ мелей, затѣмъ окола села Любца, въ мѣстности „Корабль" и около с. Козьмодемьянска.

Добавочный—(см. *„бурлакъ"*).

Докъ—1) каналъ, въ который вводятъ суда для починки и изъ котораго затѣмъ спускаютъ чрезъ шлюзы воду; 2) искусственный бассейнъ въ берегахъ рѣки, окруженный магазинами для склада товаровъ. На Волгѣ существуютъ доки обоихъ видовъ, т. е. *плавучіе* и *искусственные*. Плавучіе доки находятся въ Рыбинскѣ, Нижнемъ-Новгородѣ и Астрахани и принадлежатъ частнымъ владѣльцамъ. Они имѣютъ видъ большого безпалубнаго судна, размѣромъ отъ 48 до 55 саж. длины, 8 саж. шир. и 2 с. высоты бортовъ. Строятся доки, обыкновенно, изъ лѣса хорошаго качества и довольно прочно; внутреннее крѣпленіе состоитъ изъ семи кильсоновъ, а боковое—изъ взаимно-пересѣкающихся арокъ и подтѣлинъ. По длинѣ всего дока, у бортовъ, проходятъ прикрѣпленные къ бортамъ, на высотѣ 6 четвертей отъ днища брусья, въ видѣ поясовъ, въ два ряда, съ промежутками между этими рядами около полуаршина. Черезъ кильсоны поперекъ дока располагаются въ нѣкоромъ разстояніи одна отъ другой толстыя балки, которыя концами своими вкладываются между бортовыми брусьями; въ каждый кильсонъ, подъ средину балокъ, ставятся еще подставки (куски дерева). Введенное въ докъ судно и ставится на этихъ балкахъ. Борта съ днищемъ скрѣпляются желѣзными стяжками и деревянными укосинами подъ угломъ не болѣе какъ въ 30 градусовъ. Въ носовой части помѣщается машинное отдѣленіе съ насосами для выкачиванія воды, а въ кормовой сдѣланы ворота, черезъ которыя суда вводятся въ докъ. Съ обѣихъ сторонъ, снаружи, отъ края борта до баргоута, во всю длину борта, въ наклонномъ сверху внизъ положеніи, сдѣлана вторая обшивка. Этотъ выступъ обыкновенно называется *„пазухой"*. Затѣмъ, въ бортахъ дока, подъ баргоутомъ, съ обѣихъ же сторонъ прорублены между шпангоутами отверстія, въ которыя вдѣланы чугунныя рамы съ задвижками, имѣющими желѣзныя рукоятки, выходящія на бортъ. Задвижки эти называются *клинкетами*; ихъ бываетъ на каждой сторонѣ дока до восьми. Размѣръ названныхъ задвижекъ—$^1/_2$ фута ширины и одинъ футъ высоты. Клинкеты служатъ для впуска въ докъ воды. Во всю длину дока, на днищѣ его, по обоимъ бортамъ нагружается камень, приблизительно до 10000 пудовъ, имѣющій назначеніе своею тяжестью способствовать осадкѣ дока при впусканіи въ него воды. Одновременно въ докъ можно поставить судно не длиннѣе 45—47 саж. и не шире 7 саж. Пароходы вводятся съ осадкой не болѣе семи четвертей. Рули на большихъ судахъ обыкновенно снимаются. Способъ самой взводки судовъ слѣдующій: посредствомъ открытія клинкетовъ впускается вода, которая въ продолженіе двухъ-трехъ часовъ и наполняетъ докъ; когда послѣдній наполнится, отворяютъ ворота и вводятъ судно. При свѣжемъ вѣтрѣ, дующемъ поперекъ плеса, взводка судовъ бываетъ иногда затруднительна. Груженыя суда въ докъ не вводятся. По постановкѣ судна въ докъ, ворота, посредствомъ шпилей, затворяются и запираются особыми желѣзными стяжками и крючьями; клинкеты также запираются. Послѣ всего этого воду изъ дока выкачиваютъ, что продолжается 12—14 часовъ, а затѣмъ приступаютъ къ ремонту судна. На тѣхъ же докахъ, гдѣ не имѣется машинъ, вода выкачивается подводимыми къ докамъ особыми паровыми помпами, которые и выкачиваютъ воду всего въ продолженіе 4-хъ часовъ. За постановку въ докъ взимается плата

посуточно отъ 45 до 75 руб., смотря по величинѣ судна; съ пароходовъ плата бываетъ нѣсколько выше и находится въ зависимости отъ ихъ величины и тяжести. Кромѣ плавучихъ доковъ имѣются еще искусственные, сдѣланные въ берегахъ рѣкъ, въ которыхъ ремонтъ зимою производить и много легче, и удобнѣе, и даже дешевле. Къ сожалѣнію подобныхъ доковъ мало, и находятся они въ такихъ мѣстахъ, куда по отдаленности не всегда возможно завести суда,—особенно большихъ размѣровъ, а именно: искусственные доки имѣются: на Волгѣ въ Твери—О-ва „Самолетъ", на рѣкѣ Шекснѣ, близъ Рыбинска—„Цѣпного пароходства" и въ Череповцѣ—пароходовладѣльца Милютина. Устройство искусственныхъ доковъ было бы желательно по всему волжскому бассейну, или, по крайней мѣрѣ, на среднемъ теченіи Волги, отъ Нижняго-Новгорода приблизительно до Самары, а также, конечно, не мѣшало бы имѣть ихъ и на Камѣ, какъ на самой послѣ Волги оживленной рѣкѣ во всемъ волжскомъ бассейнѣ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ ихъ могутъ замѣнить плавучіе доки, но, какъ мы уже видѣли выше, этихъ послѣднихъ немного и принадлежатъ они частнымъ владѣльцамъ, взимающимъ за постановку судовъ въ докъ довольно почтенную плату, да къ тому же и дѣйствія плавучихъ доковъ начинаются уже послѣ очистки рѣки отъ весенняго ледохода и кончаются осенью, по усмотрѣнію владѣльцевъ доковъ, иногда за недѣлю, за двѣ до ледохода. Иногда ремонтируются суда въ зимнее время и въ плавучихъ докахъ, но въ этихъ случаяхъ судно должно въ докѣ пробыть всю зиму, а самый докъ поставленъ въ безопасный затонъ. Плата за зимовку и ремонтъ въ докѣ взимается отъ 500 до 800 руб. Совсѣмъ другое дѣло—искусственный докъ, который, не будучи судномъ, могущимъ потерпѣть аварію отъ тѣхъ или иныхъ причинъ, въ томъ числѣ и отъ ледохода, свободенъ отъ всѣхъ случайностей, отражающихся на плавучемъ докѣ, такъ какъ онъ находится на берегу рѣки, будетъ-ли то удобный для ремонта естественный заливъ, или искусственно-сооруженная гавань. Въ подобный докъ судно можетъ войти свободно и во всякое время, какъ ранней весной, такъ и поздней осенью. Послѣднее обстоятельство важно уже въ томъ отношеніи, что большинство судовъ ремонтируется въ зимнее время. Такимъ образомъ, устройство искусственныхъ доковъ, хотя бы только въ среднемъ Поволжьѣ, принесетъ судовладѣльцамъ ту громадную пользу, что, въ виду полной безвозмездности или незначительной платы за пользованіе такими доками, избавитъ ихъ отъ громадныхъ расходовъ, которые они несутъ отъ первобытнаго способа ремонта своихъ судовъ иногда въ мѣстахъ, на которыхъ пришлось остановиться случайно, или, лучше сказать, поневолѣ, и не представляющихъ ни малѣйшихъ удобствъ для ремонта. Что же касается необходимости сооруженія искусственныхъ доковъ въ среднемъ Поволжьѣ, то это уже важно потому, что названный раіонъ Волги самый оживленнѣйшій во всемъ волжскомъ бассейнѣ; и количество проходящихъ по нему судовъ въ теченіе навигаціи—громадно. Въ виду увеличенія размѣровъ желѣзныхъ баржей до 75 саженъ, въ послѣднее время стали строить плавучіе доки, состоящіе изъ нѣсколькихъ частей, отсѣковъ, называемыхъ, „понтонами"; такіе понтонные доки есть въ Н.-Новгородѣ, построенный въ 1906 году Лапшинымъ и К°. и въ Рыбинскѣ.

Долина—низменное пространство между двумя возвышенностями или кряжами. Въ участкѣ отъ Тверцы до Шексны ширина волжской долины сначала простирается отъ 400 саж. до 2 верстъ, у города же Углича долина расширяется и доходитъ до 6 верстъ. Отъ Шексны до Унжи долина рѣки не широка, и на большей части ея меженніе берега совпадаютъ съ берегами долины или кряжами, только въ одномъ мѣстѣ,

повыше Костромы, ширина долины доходитъ до $3^1/_2$ верстъ. Третій участокъ отъ Унжи до Оки, длиною въ 130 верстъ, отличается болѣе широкою долиною, доходящей здѣсь отъ $3^1/_2$ до $6^1/_2$ верстъ. Въ участкѣ отъ Оки до Камы, длиною въ 452 версты, Волга течетъ въ широкой долинѣ, три раза суживающейся до 2—3 верстъ, именно: у Кадницъ, Чебоксаръ и деревни Матюшино, расширенія же доходятъ до 10—12 верстъ, а именно: изъ Телячьяго брода, Козьмодемьянска и Казани. Эти расширенія и суживанія указываютъ, по объясненію геологовъ, на образованіе долины изъ озеръ, соединившихся между собою въ узкихъ частяхъ долины. Ширина волжской долины при впаденіи Камы достигаетъ 30-ти верстъ. Далѣе долина рѣки отъ Камы до Царицына или, лучше сказать, до начала рукава Ахтубы, отдѣляющагося въ 20 верстахъ выше Царицына, то расширяется, то суживается, такъ что здѣсь имѣется восемь суженій: у Балакова и Екатериненштадта (Баронска), доходящихъ до 2-хъ верстъ, у начала Морквашскихъ и Жигулевскихъ горъ, доходящее до $3^1/_2$ верстъ. Самое большое расширеніе у с. Ундоръ, между Тетюшами и Симбирскомъ, въ $27^1/_2$ верстъ. Самое меньшее расширеніе простирается до 10 верстъ, немного выше Балакова. Далѣе отъ Царицына ширина долины доходитъ у Сарепты до 30 верстъ, затѣмъ суживается у Каменнаго Яра до 15 верстъ, у Чернаго Яра до $17^1/_2$ верстъ, выше станицы Вѣтлянской до 9 вер., затѣмъ расширяется и противъ села Архангельскаго (на 11-й верстѣ ниже Енотаевска) доходитъ до 29 верстъ, а за началомъ дельты простирается до 50-ти и болѣе верстъ. При такой широкой долинѣ рѣка течетъ во многихъ рукавахъ, и только изрѣдка она собрана въ одно русло, и то при самомъ низкомъ горизонтѣ, а при среднемъ горизонтѣ всѣ сухія воложки наполняются водою. Долина всѣхъ притоковъ Волги значительно уже волжской, только Кама и Ока еще въ нѣкоторыхъ, весьма немногихъ мѣстахъ, могутъ соперничать въ этомъ отношеніи съ своей сюзеренной рѣкой. Самыя широкія мѣста камской долины (ниже г. Сарапуля) едва достигаютъ ширины долины верховой Волги до Нижняго; что же касается окской долины, то она иногда, хотя и рѣдко, равняется волжской въ среднемъ теченіи Волги.

Домкратъ—машина для подъема тяжестей; бываетъ двухъ родовъ—винтовой и дѣйствующій посредствомъ зубчатыхъ колесъ. На Волгѣ болѣе употребительны винтовые домкраты для подъемки и спуска судовъ и при установкѣ валовъ и др. тяжелыхъ машинныхъ частей.

Донка—небольшая паровая машина, служащая или для накачиванія воды въ паровые котлы или для выкачиванія воды изъ судна и пр.

Донникъ—днищевыя доски отъ старыхъ разобранныхъ судовъ.

До отбоя. Говорятъ: судно пробивали „до отбоя", т. е. до того туго, что лебеза, приставленная къ пазу, отъ удара желѣзнымъ кулакомъ отскакиваетъ и пакля въ пазъ больше не подается.

Доставка—дѣйствіе доставляющаго или доставившаго что-либо, напр., доставка пароходомъ или судномъ отъ одного пункта на другой извѣстнаго груза.

Дощаникъ—1) ящикъ изъ досокъ; 2) водоходное судно меньше парома. Дощаники строятся въ разныхъ селеніяхъ по Волгѣ, въ губерніяхъ: Тверской, Владимірской, Ярославской, Костромской и Нижегородской; на постройку дощаниковъ употребляется сосновый и еловый лѣсъ; крѣпятся нагелями и конопатятся паклею. Дощаники длиною отъ 8 до 14 саж., шириною отъ $1^1/_2$ до 3 саж., высотою отъ 6 до 10 четвертей:

осадку имѣютъ отъ 3 до 8 четвертей, груза поднимаютъ отъ 600 до 2000 пудовъ; стоятъ отъ 60 до 300 рублей; служатъ 4 и болѣе лѣтъ. Дощаники ходятъ по Волгѣ между Астраханью и Рыбинскомъ и поднимаются во всѣ значительные притоки. По обвѣтшанію ломаются на дрова. Такелажъ дощаниковъ незначителенъ и ставится соотвѣтственно ихъ величинѣ (см. обгонка).

Дровяникъ—небольшое безпалубное судно типа барженокъ, длиною 5—10 саженъ и шириною до 5 аршинъ. Суда эти теперь вышли изъ употребленія; въ то-же время, когда пароходы отапливались дровами, на нихъ при ходѣ перевозились дрова съ баржъ на буксирующій баржи пароходъ.

Дрючекъ—березовая жердь, длиною 4—5 арш. и болѣе, толщиною отъ 2 до 3 вершковъ, употребляемая на судахъ для шпилевыхъ ручекъ, рычаговъ и проч.

Дѣвка (морской терминъ „*шлагъ*“)—огибъ канатовъ вокругъ кнехтовъ, ухватовъ, вчалка 4-хъ рогихъ якорей и проч.

Дядя—(смотр. „бурлакъ“.)

Е.

Ендова—1) небольшой круглый заливъ, соединяющійся съ рѣкою или озеромъ проливомъ, 2) котловина, небольшое круглое и крутобереговое озеро или ямина, провалъ. Отъ слова „ендова“—*Ендовища*, горы по рѣкѣ Камѣ, въ Елабужскомъ уѣздѣ, Вятской губерніи.

Ерикъ или **подстепокъ**—часть покинутаго русла рѣки, куда весной заливается вода и остается въ ямахъ; глухой рукавъ рѣки, образовавшійся изъ старицы; узкій глубокій изъ рѣки проливъ въ озеро, между озерами и ильменями. Ерики находятся преимущественно въ дельтѣ Волги ниже Астрахани.

Еричная рыба, пойманная въ ерикѣ или въ непроточной водѣ.

Ершить (см. „ершъ“.)

Ершъ—1) деревянный клинъ длиною 3-хъ и болѣе дюймовъ, употребляемый для большаго крѣпленія нагелей (деревянныхъ гвоздей); для этого въ крестообразно сдѣланный расколъ на вершинѣ вбитаго въ дерево нагеля натуго вбиваютъ два, а иногда и одинъ ершъ; вбить ершъ въ нагель называется *ершить*; 2) желѣзный гвоздь различной длины (отъ 4 до 6 дюймовъ) и толщины (отъ $^1/_2$ до 1 дюйма), съ шляпкою на верху, съ незначительнымъ утолщеніемъ на срединѣ и нѣсколькими насѣчками. Послѣднія дѣлаются для того, чтобы ими удерживать ершъ въ томъ мѣстѣ, въ которое онъ вбитъ. Такіе ерши употребляются въ деревянномъ судостроеніи преимущественно для крѣпленія желѣзныхъ полосъ съ досками.

Есть—слово, заимствованное изъ морской практики и вошедшее въ общее употребленіе на судахъ волжскаго бассейна; употребляется во всѣхъ случаяхъ, какъ отвѣтъ на приказаніе начальника. На сигналъ начать или прекратить наметку—матросъ-наметчикъ отвѣчаетъ: „есть“, т. е. что онъ понялъ отданное ему приказаніе. Это же слово вмѣстѣ съ тѣмъ значитъ: „слушаю“, „я—здѣсь“ и проч. въ томъ же родѣ.

Ж.

Жаровня—сосудъ для держанія жара горячихъ углей. Въ судостроеніи жаровней называется желѣзная сковорода изъ листового желѣза, дно ко-

торой усѣяно сквозными отверстіями. Она служитъ для нагрѣванія всякаго рода металлическихъ частей машины, которыя для той или другой цѣли необходимо разъединить, напр.: снять съ вала кривошипъ или колѣно, вынуть изъ кривошипа палецъ, подсушить мелкія части судовъ и проч. Употребленіе жаровенъ не безопасно, такъ какъ къ тому мѣсту, гдѣ ихъ необходимо поставить, онѣ или подвѣшиваются на проволокахъ, или ставятся на подкладываемые подъ нихъ кирпичи; на сковороду кладутся горячіе угли, а на эти послѣднія—холодные, которые, вслѣдствіе отверстій въ днѣ жаровни, дающихъ тягу, получаютъ жаръ отъ горячихъ углей.

Жаркая—ловля на астраханскихъ промыслахъ красной рыбы въ іюлѣ; такая рыба солится круто на мѣстѣ ея лова и называется *жаркой*.

Жгутъ—1) витушка; слабо скрученная въ формѣ веревки просмоленная или бѣльная пакля, которая, будучи смотанной въ клубокъ, употребляется для пробивки деревянныхъ судовъ; 2) веревка, скрученная изъ шкимушекъ смольнаго косяка, употребляемая для вбиванія натуго въ пазы днищевой и подворотной обшивокъ деревянныхъ судовъ послѣ пробивки обшивокъ паклею. Такой способъ вбиванія жгута, удерживающій паклю въ пазахъ, называется на Волгѣ *загнать жгуты*.

Жегольникъ—мелкій разнородный лѣсъ длиною отъ 3 до 5 саж., толщиною отъ 2-хъ и болѣе вершковъ, сплавляемый преимущественно съ р. Унжи въ плотахъ; употребляется на дрова, а на судахъ для разныхъ подставокъ, стрѣлъ, а также и всякаго рода временныхъ нежилыхъ строеній на зимовкахъ, напр. кузницъ, сараевъ и проч.

Женщины-работницы. На Волгѣ представительницами женскаго самостоятельнаго труда являются работницы на астраханскихъ рыбныхъ промыслахъ и на Астраханской и Царицинской пристаняхъ, при укладкѣ воблы и другой рыбы въ кули и бочки. Какъ первыя, такъ и послѣднія—обывательницы мѣстнаго края, преимущественно казачки изъ станицъ Астраханскаго казачьяго войска. Всякому, въ первый разъ побывавшему въ Астрахани и Царицынѣ или на ватагахъ, бросается въ глаза оригинальный костюмъ этихъ труженицъ, дающій не мало пищи для пошлыхъ остротъ досужаго пристанского люда. Онѣ носятъ коротенькія ситцевыя курточки и бѣлыя холщевыя шаровары, въ юбки же и другія принадлежности обычнаго женскаго костюма облачаются только въ праздники и другіе нерабочіе дни, которыхъ на долю этихъ работницъ выпадаетъ въ рыболовную страду и вообще въ теченіе навигаціи очень мало. Работницы на ватагахъ занимаются укладкою въ выходахъ рыбы въ лари, тары и проч., работаютъ обыкновенно въ теченіе всего весенняго лова съ марта и не далѣе какъ до іюля мѣсяца и осенняго—съ сентября по ноябрь. Нанимаются онѣ администраціей каждаго промысла чрезъ особыхъ подрядчицъ, которыя трудъ ихъ эксплоатируютъ въ большей степени, чѣмъ подрядчики трудъ грузчиковъ. Что же касается пристанскихъ работницъ въ Астрахани и Царицынѣ, то онѣ за рѣдкими исключеніями—мѣстныя жительницы и также казачки, такъ какъ многіе астраханскіе казаки или предпочитаютъ, въ силу тѣхъ или иныхъ обстоятельствъ, или принуждены бываютъ жить не въ станицахъ, а въ городахъ. Въ Царицынѣ такихъ женщинъ работаетъ до 1000 и болѣе, въ Астрахани же это количество работницъ нѣсколько значительнѣе. Работаютъ онѣ только въ теченіе мая и начала іюня мѣсяцевъ, т. е. во время отправки рыбы въ судахъ и по желѣзнымъ дорогамъ. Заработная плата находится въ прямой зависимости какъ отъ улова, такъ и количества отправки, но она никогда не понижается ниже 12 коп. съ тысячи рыбъ и не повышается выше 15 коп. Положеніе этихъ

работницъ, преимущественно живущихъ въ семьяхъ, несравненно лучше положенія работницъ на ватагахъ: случается, что онѣ зарабатываютъ даже болѣе мужчинъ-грузчиковъ, отъ 1 руб. до 1 руб. 50 коп. въ сутки. Въ прежнее время, когда волжскіе пароходы отоплялись дровами, женщины прибрежныхъ селъ, гдѣ были дровяные склады, занимались погрузкою на пароходы и суда дровъ, получая отъ 1 руб. до 2 руб. за нагрузку пятерика (5 саж. однополѣнника). Съ переходомъ съ дровяного топлива на нефтяное работницы эти лишились заработка не только на Волгѣ, но и на другихъ рѣкахъ волжскаго бассейна; до перехода же во время навигаціи работало десятки тысячъ человѣкъ и каждая изъ нихъ зарабатывала до ста рублей въ лѣто.

Живодная—большая прочной постройки косовая лодка, по срединѣ которой ставится чанъ съ водою для мелкой рыбы (тарашки, плотвы и пр.), употребляемой для насаживанія на уды (такъ называемая рыбная ловля на живчиковъ) при ловлѣ крупной красной рыбы на Каспійскомъ морѣ. Вооруженіе живодныхъ морское.

Жужга—(смот. „ледоходъ").

Журналъ—1) періодическое изданіе современныхъ сочиненій, 2) ежедневныя замѣтки, дневникъ, 3) корабельный дневникъ о вѣтрѣ, курсахъ и вообще замѣтки о наблюденіяхъ. На морскихъ судахъ вахтенный журналъ—оффиціальный дневникъ, въ который вносятся: состояніе термометра, барометра, метеорологическія перемѣны и явленія, происходящія каждые $^1/_2$ часа. Если судно на ходу, въ дневникъ записывается количество дрейфа, сила и направленіе вѣтра, курсъ, какое судно встрѣтилось и вообще все, что случилось во время каждой вахты. На рѣчныхъ пароходахъ журналъ служитъ для записыванія времени привала и отвала, ходовыхъ и рабочихъ часовъ, простойныхъ въ разныхъ случаяхъ часовъ, количества груза на пароходѣ, а на буксируемыхъ этимъ послѣднимъ судахъ,—отчалки, зачалки судовъ, приходъ и расходъ топлива и всего того, что касается движенія парохода. Журналъ ведется или самимъ капитаномъ парохода, или его помощникомъ, или багажнымъ приказчикомъ.

З.

Забаранился—канатъ, косякъ и проч., т. е. свернулся въ петли или скрутился въ то время, когда при употребленіи его „растаскиваютъ" (т. е. растягиваютъ).

Забираетъ якорь, т. е. задѣваетъ за дно рѣки, будучи опущенъ въ воду, онъ вцѣпляется въ него своими лапами (или рогами).

Заболонь—наростъ на лѣсѣ въ длину дерева. Такой лѣсъ при судостроеніи не употребляется.

Забѣжка—небольшой пароходъ отъ 20 до 40 силъ; прежде, когда на Волгѣ ходили кобестанные пароходы, забѣжки завозили версты за двѣ впередъ кабестана завозню съ „подачею" и якоремъ. Опустивъ въ воду якорь, забѣжка возвращалась къ пароходу съ завозней и подачею. Завозня оставалась у пароходнаго борта, а подача бралась на кабестанъ.

Заверни—косякъ, канатъ и проч., т. е. закрѣпи указанную снасть за кнехты, ухваты и проч.

Заводная—1) песчаная надводная или подводная коса, отдѣляющаяся отъ берега, а потомъ продолжающаяся вдоль рѣки, параллельно ея тече-

нію, и образующая такимъ образомъ между собою и берегомъ обыкновенно узкій и длинный заливъ. Такія косы на Камѣ называются *заводными*, а на Волгѣ—*заманихами* (см. заманиха или маниха).

Заводь—заливъ рѣки, иногда соединяющійся съ озеромъ, находящимся въ заливныхъ лугахъ, и не имѣющій протоковъ. Заводь обыкновенно бываетъ на плесу, гдѣ рѣка образуетъ „колѣно"; заводью также называется и заливъ между двумя „рынками", напр. Великовская заводь.

Завозенные рабочіе, находившіеся во время путины; ихъ было на каждой завознѣ при коноводныхъ машинахъ и кабестанахъ до 10 человѣкъ (см. коноводныя машины и кабестаны).

Завозить завозъ—класть якорь впередъ судна для тяги по нему.

Завозня—плоскодонная лодка, служащая для завоза якоря и др. потребностей (смотр. „забѣжка"). Завозни при кабестанахъ были большихъ размѣровъ, чѣмъ нынѣ существующія.

Завозъ—небольшой якорь съ подачей, по которому судно тянулось или шло завозомъ.

Заволока или **заволокъ**—поемный лугъ, лѣсъ подъ покосомъ, занесенный пескомъ и иломъ.

Заглушины—доски, которыми заколачиваются разнаго рода пустыя пространства на деревянныхъ судахъ, наприм., между палубою и „конемъ" и проч.

Заглыби—окраины глубины и омутовъ, подводные обрывы, кручи.

Загнать жгутъ (см. „жгутъ").

Загребное весло—первое, ближайшее къ кормѣ весло или первая пара веселъ; поэтому гребецъ на такомъ веслѣ называется *загребнымъ*.

Зажоръ наплавного льда,—скопленіе его, когда онъ сопрется (см. „ледоходъ").

Заземный ладъ или **пазъ**—линія соединенія заземной или черепной доски съ днищевой обшивкой. Заземныя или черепныя доски дѣлаются изъ брусьевъ и также желобятся, какъ и карговыя (см. карговыя).

Заземъ—или заземныя или черепныя доски—первыя отъ днища судна доски бортовой обшивки, которыя при своемъ соединеніи съ днищевой обшивкой составляютъ прямой уголъ, напр., на гусянкахъ, коломенкахъ, бѣлянахъ и т. п. судахъ.

Зазоръ—пустое пространство между какими-либо частями судна (см. „заглушины").

Займище—заливные луга.

Закатникъ—(см. „вѣтеръ").

Закладка—1) начало постройки судна; 2) куски дерева или доски, которыя закладываются между нагруженными въ судно товарами во избѣжаніе смѣшенія ихъ между собою и для того, чтобы товары не свалились въ сторону съ того мѣста, на которое они положены.

Закладывай—наприм., суку отъ якоря на шпиль или какую-либо снасть на воротъ и т. п.

Заклевать, заклюй—(морск. терминъ *„застопорить")* наприм., цѣпь или канатъ отъ якоря, „выхаживаемаго" на шпиль, воротъ и т. п., чтобы остановить дѣйствія шпиля или ворота, а также, чтобы перемѣнить положеніе цѣпи или каната. Это называется на Волгѣ „раздѣлать" (т. е. освободить) шпиль или воротъ.

Заклинить—закрѣпить клиномъ (см. клинъ), наприм. заклинить при поднятіи какой либо тяжести, при подъемкѣ судовъ на клѣтки и проч. (см. подъемка судовъ на клѣтки).

Заключевный якорь. При съемкахъ съ мели судовъ, когда вѣсъ одного якоря малъ, въ помощь ему вчаливаютъ еще якорь въ тотъ же косякъ въ разстояніи одинъ отъ другого въ 2—3 сажени. Первымъ вчаливается заключевный, который и кладется, затѣмъ завозня отплываетъ такъ, чтобы косякъ набило, и кладется коренной якорь.

Заколодило, т. е. задѣло якорь, цѣпь, канатъ и т. п. за карчу, камень, печину и проч., находящіеся на днѣ рѣки, настолько крѣпко, что ихъ или трудно, или даже невозможно вытащить, такъ что якоря и канаты иногда приходится оставлять въ рѣкѣ.

Заколъ—плетень, перегородка въ рѣкѣ, сдѣланная для ловли рыбы.

Закоренки—промежутки отъ 1 аршина до 5 четвертей между товарами и бортами, оставляемые на безпалубныхъ, а иногда и на палубныхъ судахъ, вслѣдствіе ихъ слабой постройки. Отъ волненія или другихъ причинъ на такихъ судахъ въ бортовыхъ ладахъ и пазахъ нерѣдко открывается течь, которую при существованіи закоренокъ легко замѣтить и во время принять соотвѣтствующія мѣры.

Закосокъ—небольшія подводныя песчаныя отмели, идущія отъ берега въ стрежень рѣки.

Закрайна. Закраины на рѣкѣ образуются въ зимнее время, когда рѣка бываетъ покрыта льдомъ. 1) Отъ спуска съ фабрикъ или заводовъ, стоящихъ на берегахъ, теплой воды ледъ у береговъ не намерзаетъ, а образуетъ водное пространство между берегомъ и крѣпкимъ льдомъ на стрежнѣ и 2) такія же закрайны образуются весною при началѣ оттепели на поливыхъ берегахъ, напр., на песчаныхъ низменныхъ. Благодаря теплой погодѣ ледъ здѣсь таетъ быстрѣе, чѣмъ на срединѣ рѣки, вслѣдствіе чего по краю вдоль берега и образуется водное пространство—„закрайна".

Закрой молоко!—Фигуральное выраженіе судорабочихъ, употреблявшееся на коноводныхъ машинахъ и кабестанахъ. Во время дѣйствія кабестана, когда брался изъ завозни канатъ на судно или передавался съ судна послѣ поднятія якоря на завозню, то, чтобы канатъ, переходя по огниву, на которомъ устроена вырубка, такъ называемая „кобыла" (см. это слово) перекатывался, не задѣвая за кобылу, на эту вырубку накладывалась крышка, черезъ которую канатъ перекатывался свободно—тогда и говорили: „закрой молоко!"

Закуска—небольшой кусокъ дерева, подкладываемый подъ бочки, рычаги и пр., чтобы эти предметы не сходили съ своего мѣста.

Заливъ—(см. „затонъ").

Залога—Такъ называется у грузчиковъ промежутокъ времени, когда они во время работы отдыхаютъ всей артелью. Обыкновенно залогу дѣлаютъ послѣ $1^{1}/_{2}$—2 часовой работы минутъ на 15—20.

Заложило. Если окажется занесенной пескомъ въ приверхѣ воложка, или въ мѣстахъ, гдѣ существовало два ходовыхъ фарватера, одинъ изъ нихъ обмелѣлъ, говорятъ, что такую то воложку или такой то ходъ заложило, т. е. занесло или заметало пескомъ.

Залючины—(морской терминъ—*комингсъ*)—деревянные брусья, обрамляющіе, отверстіе люка и поднимающіеся нѣсколько выше палубы, чтобы вода не могла попасть съ палубы въ люкъ.

Заманиха или маниха—то-же, что и заводная. Заманихи большею частью встрѣчаются въ низовьяхъ Волги на широкомъ плесѣ, гдѣ преобладаютъ песчаныя отмели. Заманиха представляетъ собою длинную, неширокую, подводную, песчаную, мало замѣтную косу, идущую парал-

лельно коренного берега рѣки и русла и отдѣленную на нѣкоторое разстояніе отъ берега въ видѣ затонины. Заманихи опасны для идущихъ вверхъ судовъ, въ особенности буксирныхъ, не только въ меженнее время, но въ весеннее. Если по ошибкѣ судоводитель зайдетъ въ заманиху, безъ аварій не обходится, во-первыхъ потому, что постановка судовъ на мель влечетъ за собою поломку рулей и бортовъ набѣгающихъ одно на другое судовъ, и во-вторыхъ отъ этого суда получаютъ проломы, и появляются въ нихъ течи и пр. Опаснѣе всего попасть въ заманиху при убыли воды въ рѣкѣ.

Заметало. 1) При потерѣ съ судовъ каната, якоря, цѣпи, лота и пр., неимѣющихъ привязанныхъ къ нимъ буйковъ, и при невозможности ихъ отыскать, предметы эти остаются иногда въ водѣ и ихъ заноситъ пескомъ. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: „заметало". Оставленные въ водѣ на неособенно глубокихъ мѣстахъ рѣки якоря и лоты представляютъ большую опасность для судовъ проломиться о нихъ. 2) Говорятъ также: „заметало" воложку, т. е. занесло ее пескомъ и сдѣлало ее непроходимой.

Заметъ—желѣзная полоса, накладываемая на крышку люка и служащая запоромъ. Иногда желѣзная полоса замѣняется цѣпью.

Замки. Въ деревянномъ судостроеніи такъ называются вырубки, посредствомъ которыхъ соединяются между собою различныя части деревянныхъ судовъ. Замки бываютъ: *обыкновенные, съ зубомъ, съ потайнымъ шипомъ, съ коксами, сковородникомъ* и *шахматные.* Для соединенія брусьевъ въ длину, наприм., при составленіи килей, кильсоновъ и проч., употребляются замки обыкновенные, съ зубомъ и съ коксами. Въ замокъ сковородниками соединяются между собою въ длину брусья незначительной толщины, шахматнымъ же замкомъ соединяются брусья въ толщину.

Запасный такелажъ—предметы, имѣющіеся на судахъ въ запасѣ для перемѣны въ случаѣ негодности или утери обычнаго такелажа. (Подробности см. „такелажъ").

Запасный якорь (морск. „*верпъ*"),—см. „якорь".

Заплестокъ—линія, служащая соединеніемъ между берегомъ и водою.

Заплечики—вырубки на концахъ досокъ, бревенъ и проч. для вставки ихъ въ другія доски, бревна и проч.

Заплывни—связки изъ нѣсколькихъ бревенъ, длиною 5—6 саж. и толщиною до 7-ми вершковъ, употребляемыя во время ледохода для защиты судовъ отъ тренія и пролома бортовъ ихъ льдомъ. Заплывни „снавриваются" (связываются) желѣзными бугелями или цѣпями въ четыре бревна (по два въ рядъ: два бревна сверху, два снизу). Заплывень дѣлается для одного парохода или баржи отъ 6 до 8 штукъ, вообще разсчитывается онъ по размѣру судна такъ, чтобы ихъ хватило на всю его длину.

Заполоскало парусъ, т. е. затрепало его вѣтромъ; бываетъ это тогда, когда парусъ по какой-либо причинѣ выходитъ изъ вѣтра.

Запряло—канатъ, т. е. намотало всѣ шлаги, шпиля или ворота. Во время работы на шпилѣ или воротѣ, когда канатъ, при подъемкѣ изъ воды якоря или при подводкѣ судна, навертывается на шпиль или воротъ, случается, что по недосмотру работавшихъ людей пряха бѣжнаго каната попадаетъ подъ навертываемый спереди коренной ходовой конецъ и вмѣстѣ съ бѣжной пряхой начинаютъ навертываться въ одну сторону. Въ такомъ случаѣ говорятъ: „запряло". Чтобы освободить пряху бѣжнаго каната, шпиль вертятъ въ обратную сторону и тѣмъ освобождается запрявшій канатъ.

причемъ, чтобы судно во время развертыванія шпиля-ворота при ослабленіи ходового конца не сдавалось назадъ, а поднимаемый якорь не спустился, ходовой конецъ закрѣпляютъ клевксй (см. клевка), т. е. заклевываютъ и тогда уже освобождаютъ запрявшую снасть или канатъ.

Зарывается судно, т. е. забираетъ носомъ воду.

Заряжать (см. ногти), тоже зарядить.

Засока. По распиловкѣ бревенъ крайніе брусья получаются разной ширины, т. е. одна сторона шире, другая уже. Въ судостроеніи такіе брусья, въ виду экономіи, судостроители употребляютъ на воротовые поясья, которые узкой стороной кладутъ на копани, широкой наружу; чрезъ это получается видъ воротовыхъ какъ будто состоящихъ изъ ровныхъ широкихъ брусьевъ, тогда какъ они внутри съ засокою; по этой причинѣ воротовые брусья бываютъ слабѣе, чѣмъ изъ ровныхъ и безъ засоки брусьевъ.

Заструга—то-же, что закосокъ.

Затонъ. Затономъ называется естественно образовавшійся глубокій заливъ въ берегѣ рѣки, представляющій собою удобную зимнюю стоянку судовъ, безопасную отъ весенняго и осенняго ледоходовъ. Какъ извѣстно, вопросъ о затонахъ представляетъ изъ себя огромное значеніе для судовладѣльцевъ. Впервые вопросъ этотъ обсуждался судовладѣльцами на судоходномъ съѣздѣ еще въ 1875 года, когда на Волгѣ плавало не болѣе 500 пароходовъ. На этомъ съѣздѣ была составлена записка о затонахъ и зимовкахъ г.г. Черкасовымъ и Кузьминымъ-Караваевымъ при участіи командировъ пароходовъ общества „Дружина", которыми было перечислено 147 зимовочныхъ пунктовъ отъ Рыбинска до Астрахани. Въ этотъ перечень включены были также и всѣ маленькіе рѣчки и заливчики, могущіе вмѣстить въ себя только небольшія суденышки и не представляющіе собою удобную зимовку для большемѣрныхъ судовъ, какія мы видимъ теперь на Волгѣ. Количество судовъ съ того времени (почти въ 40 лѣтъ) увеличилось въ шесть разъ, и отсутствіе достаточнаго количества помѣстительныхъ и безопасныхъ затоновъ на Волгѣ и Камѣ составляетъ теперь довольно острый вопросъ. Ниже мы помѣщаемъ списокъ затоновъ и зимовочныхъ мѣстъ на Волгѣ и Камѣ, обслѣдованныхъ въ навигацію 1911 и 1912 г.г.

1. *Въ районѣ Рыбинскихъ пристаней* зимовочныя мѣста расположены въ разныхъ пунктахъ:

а) *У праваго берега р. Шексны у завода Журавлева*; защитою судовъ отъ весенняго ледохода служатъ здѣсь ледорѣзы, расположенные снизу отъ заводскаго берега. Необходимость такой защиты (обратное теченію рѣки расположеніе ледорѣзовъ) вызывается тѣмъ, что весной ледъ очень часто идетъ противъ теченія съ Волги въ Шексну. Явленіе это, какъ можно видѣть, вполнѣ исключительное; объясненіе ему слѣдуетъ искать въ томъ обстоятельствѣ, что весенній ледоходъ на Волгѣ начинается ранѣе, чѣмъ на р. Шекснѣ; при сильной прибыли воды, доходящей иногда до 3—4 аршинъ въ сутки, ниже г. Рыбинска образуются заторы, вслѣдствіе чего останавливается движеніе льда внизъ по Волгѣ, въ то же время сверху Волги ледъ нажимаетъ сильнымъ теченіемъ; въ результатѣ волжскій ледъ бросается въ рѣку Шексну, и послѣдняя получаетъ обратное теченіе. Такое явленіе здѣсь не рѣдкость: оно происходитъ почти ежегодно, и волжскій ледъ уносится теченіемъ вверхъ по р. Шекснѣ иногда верстъ на 80—до села Краснаго—и тамъ почти весь пропадаетъ. Такимъ образомъ, опасность отъ ледохода зимующимъ у завода судамъ бываетъ только снизу—со стороны Волги.

б) *Зимовки при сель Карпунинѣ* находится на правомъ берегу р. Шексны выше завода Журавлева версты на 3. Здѣсь Компаніей Цѣпного П-ва устроена для зимовки своихъ туеровъ небольшая гавань; поэтому для судовъ другихъ владѣльцевъ зимовка эта не имѣетъ значенія.

в) *Зимовка подъ быколъ* расположена на правомъ берегу р.Волги ниже устья р. Черемухи. Зимовку судовъ здѣсь нельзя назвать удобной и безопасной отъ весенняго ледохода, такъ какъ суда ничѣмъ не защищены, а остаются за рынкомъ. Бываютъ случаи, что суда тревожитъ весеннимъ ледоходомъ, ломаетъ, а иногда уноситъ вмѣстѣ со льдомъ.

г) *Зимовка судовъ у г. Рыбинска, гавань и р. Черемуха* Въ 1910 году здѣсь было поставлено на зимовку около 100 судовъ, въ томъ числѣ до 15 пароходовъ; кромѣ того, въ рѣчкѣ устроенъ сухой докъ, въ которомъ оставалось на зиму 8 небольшихъ пароходовъ и 6 системныхъ судовъ. Сухой докъ имѣетъ длину до 45 саженъ и ширину—22 саж. Въ 1911 году длина дока увеличена еще на 23 сажени, такимъ образомъ вся длина его составляетъ 66 саж. Въ него можно поставить на зимовку до 20 пароходовъ средняго размѣра. Слѣдуетъ замѣтить, что Рыбинская гавань необходима для судоходства и нуждается въ улучшеніи.

Въ 1908 году торговыми фирмами города Рыбинска подано было заявленіе въ биржу и управу о необходимости для пользы пароходства, судоходства и промышленности переустроить Рыбинскую гавань. Первый Нижегородскій съѣздъ судовладѣльцевъ высказался также за переустройство Рыбинской гавани. Всѣми указывалось какъ на общегосударственное значеніе Рыбинскаго порта, гдѣ караванъ судовъ порожнихъ и груженыхъ бываетъ до 1000; просили Министерство о 800000 рублей безпроцентной ссуды съ погашеніемъ въ 40 лѣтъ. Ссуды этой городъ Рыбинскъ не получилъ и гавань осталась въ томъ же первобытномъ состояніи. И вотъ теперь, благодаря судовой катастрофы зимующихъ судовъ у Рыбинска весною 1913 года, городомъ въ этомъ же году лѣтомъ приступлено къ расширенію водной площади въ рѣкѣ Черемухѣ для постановки большаго количества судовъ на зимовку.

Въ 1912 году вслѣдствіе раннихъ заморозковъ и ледостава на Волгѣ (8—10 октября) у Рыбинска зазимовало хлѣбнаго каравана до 400 судовъ. За неимѣніемъ хорошаго и удобнаго затона въ Рыбинскѣ, за исключеніемъ р. Черемухи, въ которой ставятъ порожнія суда, весь почти караванъ остался подъ быкомъ и у Михайловскихъ амбаровъ у лѣваго берега Волги на открытомъ плесѣ. Для защиты этого каравана отъ весенняго ледохода 1913 г. зимою были построены на счетъ казны инженерами М. П. С. до 20 ледорѣзовъ, оборудованіе которыхъ обошлось около 28 тысячъ рублей. Весна въ этомъ году неожиданно для судовладѣльцевъ оказалась очень ранней и почти небывалой, ледоходъ у Рыбинска начался въ ночь съ 14 на 15-е число марта, ледорѣзы, построенные инженерами для защиты каравана, оказались слишкомъ слабыми даже для того, чтобы не только охранять караванъ, но и удержаться самимъ отъ напора льда, ихъ опрокидывало льдомъ и стоящія за ними суда не могли сохраниться: ихъ срывало льдомъ съ причаловъ, уносило и ломало въ щепки. По нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, унесенныхъ судовъ насчитываютъ до 150; изъ нихъ многія изломаны. Изъ газетныхъ свѣдѣній видно, что мимо Кинешмы со льдомъ несло до 40 судовъ, мимо Нижняго болѣе десятка, остальныя или перенимались на плесѣ выше Нижняго, или застряли у береговъ. Судовладѣльцы отъ рыбинской катастрофы понесли большіе убытки, которыя исчисляются въ суммѣ болѣе милліона рублей.

д) *Въ Рыбинскѣ, на лѣвомъ берегу* находится устроенный Товариществомъ Бр. Нобель, такъ называемый, „*Слипъ*“ съ вагонетками на рельсахъ, съ электрич. передачей. Онъ предназначенъ для ремонта баржей и пароходовъ. Вытащенныя суда для ремонта подводныхъ частей могутъ оставаться на слипѣ до весны. Послѣ ремонта суда спускаются съ берега въ рѣку очень скоро. Такіе „слипы“ желательно бы имѣть и въ другихъ мѣстахъ р. Волги, какъ напримѣръ: въ Н.-Новгородѣ и Астрахани. Единственнымъ недостаткомъ „слипа“ является высокая стоимость оборудованія.

2. *Зимовка въ р. Рыкушѣ.* Расположена на правомъ берегу р. Волги въ одной верстѣ выше гор. Романово-Борисоглѣбска и пригодна только для мелкихъ судовъ. Суда становятся въ Волгѣ, потому что рѣчка почти пересыхаетъ, суда заводятся въ рѣчку весною по прибыли воды въ Волгѣ и сохраняются тамъ отъ весенняго ледохода.

3. *Зимовка на р. Ити.* Расположена на лѣвомъ берегу Волги верстахъ въ 17 выше г. Ярославля; условія и характеръ зимовки судовъ, какъ и въ р. Рыкушѣ.

4. *Зимовка въ протокѣ Заостровка.* Расположена на лѣвомъ берегу р. Волги, выше слободы Тверицы въ $1^1/_2$ верстахъ и около 100 саженъ выше вновь строящагося черезъ р. Волгу желѣзнодорожнаго моста; длина протока не болѣе 2-хъ верстъ, въ меженнее время почти пересыхаетъ, а потому суда становятся на зимовку ниже протока въ Волгѣ, а весною, по мѣрѣ прибыли воды, вводятся въ протокъ; зимовка возможна только для порожнихъ судовъ и пароходовъ.

5. *Зимовка въ р. Которосли.* Расположена у г. Ярославля въ рѣкѣ Которосли. Зимующія въ Которосли суда занимаютъ почти всю рѣку отъ устья до американскаго моста, а мелкія суда уводятся даже и выше этого моста. Груженыя суда размѣщаются, начиная отъ устья саженъ на 200, а порожнія уводятся выше. Опасность отъ весенняго ледохода представляется лишь въ случаѣ затора льда на Волгѣ ниже устья рѣки Которосли; тогда случается, что ледъ изъ Волги съ большой силой бросается въ р. Которосль и причиняетъ вредъ зимующему каравану. Ледъ, идущій сверху по р. Которосли, не опасенъ стоящимъ въ рѣкѣ судамъ, потому что ледъ тонкій и слабый, что объясняется присутствіемъ фабричной плотины на рѣкѣ, а также спускомъ теплой воды съ фабрикъ, благодаря чему ледъ въ рѣкѣ не имѣетъ той толщины, какъ на Волгѣ. Ширина входа въ рѣку около 30 саженъ, глубина при низкомъ уровнѣ воды въ Волгѣ, когда бываетъ надъ нолемъ 40—50 сотыхъ сажени, колеблется отъ 10 до 12 четвертей. Въ р. Которосли, какъ единственной зимовкѣ въ районѣ Ярославля, зимуетъ большой караванъ, иногда до 200 судовъ и болѣе.

6. *Зимовка въ „Дядьковскомъ ручьѣ“.* Расположена на правомъ берегу р. Волги, ниже г. Ярославля верстахъ въ трехъ, у вѣтки Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги; суда становятся на зимовку на р. Волгѣ у входа въ ручей. Весною въ ручьѣ ледъ раскалывается и съ прибылью воды караванъ вводится въ устье ручья, гдѣ и сохраняется во время весенняго ледохода. Въ ручьѣ можетъ помѣститься не болѣе 15—20 мелкихъ порожнихъ судовъ. Въ навигаціи 1911 и 1912 г. здѣсь работали землечерпательныя машины Казанскаго Округа П. С. „Волжская 15“ съ 15 по 18 іюня и „Волжская 13“ съ 5 по 17 іюля, которыми мѣсто для зимовки углублено на 1,00—1,17 саж. на протяженіи 78 саженъ.

7. *Зимовка въ р. Туношенкѣ.* Расположена на правомъ берегу Волги (Туношенская воложка) у села Туношны, здѣсь возможна зимовка

небольшому количеству мелкихъ судовъ. Прежде входъ въ рѣчку расчищался землечерпательной машиной (послѣдняя расчистка производилась въ 1905 г.). Въ рѣчкѣ зимуютъ мелкія суда типа тихвинокъ, судовъ по 10—15.

8. *Зимовка въ р. Костромѣ.* Расположена на лѣвомъ берегу р. Волги, у г. Костромы. Входъ въ рѣку удобный и глубокій; въ р. Костромѣ ежегодно зимуютъ большіе караваны (пароходы и баржи) отъ 100 до 140 судовъ. Они размѣщаются большею частью по лѣвому берегу отъ ухвостья рѣки до рѣчки Запрудни или Чёрной, впадающей въ р. Кострому, а также частью и по правому берегу рѣки отъ Ипатьевскаго монастыря и выше. Стоянка судовъ небезопасна, такъ какъ во время весенняго ледохода на р. Волгѣ дѣлаются заторы, ледъ бросается въ р. Кострому и можетъ причинить большой вредъ судамъ, зимующимъ въ этомъ мѣстѣ. Точно также когда прорывается заторъ въ Волгѣ, то ледъ стремительно бросается обратно въ Волгу, и суда подвергаются опасности быть вынесенными въ Волгу. Бывали случаи, что суда во время ледохода срывало съ чалокъ и ломало. Въ навигацію 1911 и 1912 г. въ устьѣ ручья Запрудня работала землечерпательная машина „Волжская 13“, которая, проработавъ съ 18 по 23 іюня, углубила входъ въ устье до 9 четв. на протяженіи 46 саженъ.

9. *Зимовка въ рѣчкѣ Казохѣ.* Расположена на правомъ берегу р. Волги у верхней части г. Кинешмы. Зимовку судовъ въ этомъ мѣстѣ удобной признать нельзя, потому что суда осенью становятся на Волгѣ и заводятся въ рѣчку уже весною по мѣрѣ прибыли воды; полезная площадь для вводки судовъ въ рѣчку не велика, можетъ помѣститься не болѣе 15 небольшихъ судовъ, поэтому на зимовку здѣсь останавливаются только мелкія порожнія суда.

10. *Зимовка въ аванпортѣ Кинешемской гавани.* Расположена на правомъ берегу р. Волги въ нижней части г. Кинешмы, въ рѣчкѣ Кинешемкѣ. Къ устройству этой гавани приступлено было въ 1906 году и произведены были только земляныя работы выше моста снятіемъ поверхности земли и прорытъ каналъ для протока р. Кинешемки, длиною около 200 саженъ и шириною до 4-хъ аршинъ. Работы были пріостановлены въ томъ же году и до сего времени не возобновлялись. Въ 1912 году Министерствомъ Путей Сообщенія отпущено на оборудованіе части гавани ниже моста—одного ковша—24.000 рублей. Однако работы производились только земляныя по устройству откосовъ и застилкѣ ихъ камнемъ, расширеніе же полезной плащади для постановки судовъ не производилось, а потому устье рѣчки остается въ томъ же естественномъ положеніи, въ какомъ было и прежде, если не считать сооруженнаго прорытіемъ одного ковша по лѣвой сторонѣ р. Кинешемки близъ ея устья. Въ ковшѣ этомъ можетъ помѣститься не болѣе 5—6 баржей, а въ устьѣ рѣчки до моста можетъ помѣститься баржей 10—не больше. Судамъ, оставшимся на зимовку у г. Кинешмы и не попавшимъ осенью въ рѣчку Кинешемку (въ ковшъ), приходится оставаться на Волгѣ, вводиться же въ рѣчку Кинешемку слѣдуетъ весною по мѣрѣ прибыли воды.

11. *Затонъ Кривоозерскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, находится ниже устья р. Унжи противъ города Юрьевца. Затонъ вполнѣ защищенъ отъ весенняго ледохода; хотя и представляетъ собою удобную зимовку, но вслѣдствіе отклоненія русла отъ коренной луговой Волги къ горной сторонѣ, причемъ островъ остается слѣва отъ судового хода, груженыя суда на большой осадкѣ уже не могутъ попадать въ затонъ. Наряду съ этимъ слѣдуетъ отмѣтить, что на берегу затона

находится лѣсопильный заводъ Брандта, къ которому пригоняется много лѣса въ плотахъ, а также постоянно производится погрузка на суда съ лѣсопилки, а потому большая часть затона занимается плотами и судами Брандта. Чтобы попасть въ затонъ, нужно заходить черезъ приверхъ острова, оставляя его справа, причемъ ниже приверха дно рѣки лѣваго берега каменистое; когда здѣсь былъ ходовой фарватеръ, то послѣдній обставлялся бакенами, съ перемѣною же фарватера обстановка въ этомъ мѣстѣ снята, а поэтому и входъ въ затонъ судами безъ обстановки опасенъ.

Затонъ этотъ довольно обширный, помѣститься въ немъ можетъ до 100 судовъ; глубина его отъ 10 до 12 четвертей.

12. *Затонъ Сокольскій или Монастырскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги въ 20 верстахъ ниже города Юрьевца и въ 1 верстѣ выше с. Сокольскаго. Затонъ довольно обширный, помѣститься въ немъ можетъ до 200 судовъ. Входъ въ затонъ мелѣетъ, глубина входа 7 четвертей. Затонъ защищенъ со стороны Волги Гребыхинскимъ и Сокольскимъ островами, между которыми образовался проранъ или Гребыхинская воложка. Суда размѣщаются на зимовку выше прорана, а нѣкоторыя остаются зимовать у острова. Въ Сокольскомъ затонѣ зимуютъ пароходы Волжско-Унженскаго П-ва и баржи, груженыя хлѣбомъ, а также дебаркадеры. Глубина въ затонѣ въ отношеніи къ меженнему горизонту водомѣрнаго поста (выше ноля 5 четвертей или 40 сотыхъ сажени)— 12 четвертей.

13. *Гремячевскій затонъ.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги и находится выше Пучежа въ 3-хъ верстахъ. Затонъ этотъ сталъ извѣстенъ съ 1910 года; первымъ былъ поставленъ въ него караванъ Клюкина. Затонъ защищенъ отъ Волги песчаной высокой косой, поросъ тальникомъ и вполнѣ безопасенъ отъ весенняго ледохода. Длина затона около 300 саженъ, средняя ширина 50—60 саженъ, входъ въ затонъ удобный, имѣетъ глубину 20—30 четвертей. Въ немъ можетъ помѣститься до 20 груженыхъ судовъ и до 20 порожнихъ, которыя могутъ становиться въ устьѣ затона, а весною по прибыли воды уводиться выше ближайшаго селенія къ затону—села Гремячаго, находящагося въ полуверстѣ.

14. *Зимовка у посада Пучежа.* Расположена на правомъ берегу р. Волги. Суда становятся на зимовку на р. Волгѣ и съ весенней прибылью воды вводятся въ рѣчку Пушавку, гдѣ и сохраняются отъ волжскаго ледохода. Въ рѣчкѣ можетъ помѣститься до 20 судовъ, не помѣстившіяся суда иногда остаются въ Волгѣ у устья рѣчки. Въ районѣ Пучежа есть зимовочныя мѣста у дер. Марковой и затонъ Абрашкинскій. Оба затона расположены на лѣвомъ берегу р. Волги: 1-й ниже Пучежа верстахъ въ трехъ, въ Ширмокшанскомъ рукавѣ, и 2-й—въ 7 верстахъ ниже Пучежа. Въ этихъ затонахъ возможна зимовка только порожнихъ судовъ—здѣсь преимущественно ставятся суда мѣстныхъ судовладѣльцевъ; суда ставятся на зиму подъ затонами и вводятся весною по мѣрѣ прибыли воды.

15. *Затонъ Василевскій.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги въ одной верстѣ выше слободы Василевой, отдѣленъ отъ коренной Волги косою, поросшей мелкимъ кустарникомъ; берегъ со стороны Волги во избѣжаніе размыва укрѣпленъ фашинникомъ съ камнемъ, а съ верхней части или головы затона загражденъ отъ ледохода дамбами; въ общемъ затонъ для зимовки удобный, глубина въ затонѣ считается 12 четвертей, ширина входа въ затонъ около 40—50 саженъ, длина затона приблизительно 500—600 саженъ, ширина его до 40 саженъ.

Судя по полезной площади для зимовки, въ затонъ могутъ помѣститься до 60 судовъ.

Василевскій затонъ служитъ преимущественно для зимовки землечерпательныхъ машинъ и пароходовъ Казанскаго Округа М. П. С. На правомъ берегу затона находятся казенныя мастерскія съ механическими приспособленіями и жилыми помѣщеніями для администраціи и служебнаго персонала. Зимующему каравану частныхъ лицъ постановка для судовъ удѣляется въ ухвостьѣ затона ниже казеннаго каравана, а весною по мѣрѣ прибыли воды вводятся выше, слѣдуя за казенными судами.

16. *Рахмановскій затонъ* (бывшій Рахманова) находится на лѣвомъ берегу р. Волги ниже слободы Василевой въ 3-хъ верстахъ. Въ послѣднее время затонъ занесло пескомъ и онъ поросъ уже кустарникомъ, такъ что для судоходства онъ долженъ считаться потерянымъ.

17. *Затонъ Меркушевскій или Дьяконовскій.* Расположенъ въ 5 верстахъ ниже слободы Василевой на правомъ берегу р. Волги. Затонъ имѣетъ длину саженъ 350—400, но довольно узкій—шириной около 20 саженъ. Входъ въ затонъ удобный и глубокій. Затонъ этотъ служитъ исключительно для зимовки плашкоутовъ Нижегородскаго моста р. Оки, такъ что для постороннихъ судовъ мѣста для зимовки не остается.

18. *Зимовка у д. Югъ.* Расположена на правомъ берегу р. Волги въ воложкѣ и находится выше Городца въ 6 верстахъ, у д. Югъ, за Югскимъ островомъ; суда заводятся воложкой снизу и размѣщаются подъ песчаной косой праваго берега, а весной по прибыли воды зимующій караванъ отъ весенняго ледохода вводится въ рѣчку Югъ.

19. *Затонъ Сологузовскій.* Расположенъ на правомъ берегу Волги выше Городца верстахъ въ 3-хъ, у дер. Сологузова. Затонъ защищенъ со стороны Волги песчаной косой, поросшей кустарникомъ; въ общемъ затонъ удобный и безопасный, но довольно мало помѣстительный, входъ въ него узкій и не глубокій; суда, не вошедшія въ затонъ, становятся на р. Волгѣ у входа въ затонъ и вводятся лишь по мѣрѣ весенней прибыли воды.

20. *Затонъ Городецкій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у села Городца; затонъ со стороны Волги защищенъ высокой песчаной косой, поросшей кустарникомъ. Полезной водной площади для постановки судовъ имѣется около 900 саженъ, шириною 15—20 саженъ. Въ навигацію 1912 года въ іюлѣ входъ въ затонъ и въ затонѣ расчищала землечерпательница; глубина доведена до 9—10 четвертей, такъ что въ затонѣ можетъ помѣститься болѣе 100 судовъ.

21. *Линдовскій затонъ.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги въ 10 верстахъ выше Н.-Новгорода. Затонъ защищенъ со стороны Волги довольно высокой песчаной косой, повыше входа въ затонъ впадаетъ рѣчка Линда. Стоянка въ затонѣ во время весенняго ледохода вполнѣ безопасна, но самъ по себѣ затонъ мало помѣстительный и въ немъ зимуютъ лишь суда Т-ва Н. А. Бугрова, у котораго въ близкомъ разстояніи находятся мукомольныя мельницы, и въ послѣднее время нефтянки Т-ва бр. Нобель.

22. *Затонъ Сормовскій.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги въ девяти верстахъ выше Нижн.-Новгорода и въ полуверстѣ отъ Сормовскаго судостроительнаго завода; со стороны Волги затонъ защищенъ песчаной косой, на которой устроена дамба*) съ поставленными на ней

*) Высота ея надъ уровнемъ горизонта воды въ рѣкѣ надъ нулемъ 9 арш.

деревянными ледорѣзами *), которые и защищаютъ зимующія въ затонѣ суда отъ весенняго ледохода**). Хотя затонъ и очень удобный и помѣстительный, но при всемъ этомъ при весенней большой прибыли воды весенній ледоходъ идетъ чрезъ дамбу, когда она бываетъ залита водою, и попадаетъ въ затонъ, а также и чрезъ приверхъ затона, которымъ и угрожаетъ зимующимъ судамъ опасность; входъ въ затонъ широкій, имѣетъ въ длину около двухъ верстъ и въ ширину въ нижней части 70—100 с., въ верхней же части до 30 с.; въ немъ можетъ помѣститься болѣе 200 судовъ. На берегу затона для зимовочной при караванѣ команды построены зимовки, а для ремонта—пароходовъ мастерскія и кузницы, принадлежащія судовладѣльцамъ. Жилыя постоянныя помѣщенія для служащихъ находятся близъ затона въ с. Сормовѣ. Капитальный ремонтъ пароходовъ можетъ исполняться Сормовскимъ заводомъ, для удобства перевозки тяжестей отъ завода сдѣлана желѣзно-дорожная вѣтка. Противопожарныя средства имѣются при заводѣ и при зимующемъ караванѣ. Сормовскій затонъ находится въ вѣдѣніи Нижегородской рѣчной полиціи, поэтому для охраны и наблюденія за порядкомъ при затонѣ постоянно находится надзиратель рѣчной полиціи.

Сормовскій затонъ имѣетъ то преимущество, что онъ находится вблизи сормовской нефтяной пристани и что по окончаніи навигаціи нефтяной нараванъ скорѣе можетъ попасть зимовать въ него.

23. *Затонъ Сибирскій.* Расположенъ на правомъ берегу Волги у Н.-Новгорода, близъ верхнихъ Сибирскихъ пристаней, и загражденъ со стороны Волги невысокой песчаной косой. Затонъ этотъ небольшой; въ немъ можетъ помѣститься не болѣе 10 груженыхъ судовъ, и небезопасенъ во время весенняго ледохода, такъ какъ сверху попадаетъ въ него много волжскаго льда, и зимующему въ немъ каравану укрываться некуда, потому что выше Дарьинской косы берегъ низкій и затопляется водою; вслѣдствіе этого дѣлается сильное теченіе, и ледъ весною идетъ затономъ. Въ виду всего этого зимовать въ названномъ затонѣ можно только по необходимости.

24. *Молитовскій затонъ.* Въ сущности Молитовскаго затона не существуетъ, такъ какъ караваны, которые становятся въ Молитовку на зимовку, размѣщаются у лѣваго молитовскаго берега на Окѣ, выше ея устья въ 5 верстахъ. Ничѣмъ незащищенныя отъ весенняго ледохода, суда постоянно подвержены въ это время аваріямъ, потому что лѣвый берегъ р. Оки имѣетъ песчаныя отмели, выступающія въ стрежень рѣки, и караваны близко къ берегу подходить не могутъ не только груженые, но и порожніе; несмотря на такое неудобство, у Молитовки становятся на зимовку ежегодно до 100 и болѣе судовъ; всѣ они осенью размѣщаются почти по стрежнѣ рѣки, не считаясь съ неудобствомъ. Здѣсь становятся на зимовку гружёныя баржи съ пшеницей Башкировыхъ, Дегтярева, Бугрова и другихъ съ прочимъ грузомъ; всѣхъ груженыхъ баржей становится 30—40, съ грузомъ до 4000000 пудовъ, хотя въ зимнее время баржи отъ груза освобождаются, пшеница увозится на мельницы, въ склады или на жел. дор.

---

*) Высота ледорѣзовъ 5,035 саж.; всего по дамбѣ на протяженіи 750 саж. расположено 40 ледорѣзовъ съ 38 пучками (см. пучки).

**) Деревянные ледорѣзы отъ времени подгниваютъ и не могутъ служить надежной защитой зимующихъ судовъ въ затонѣ отъ весенняго ледохода. Въ цѣляхъ большей безопасности зимующаго въ Сормовскомъ затонѣ каравана сдѣдуетъ сдѣлать загражденіе со стороны Волги въ видѣ незатопляемой дамбы.

Для сохраненія отъ весенняго ледохода караванъ весною, по мѣрѣ прибыли воды, подводится ближе къ берегу. Причемъ заблаговременно, въ февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ, судопромышленники нанимаютъ рабочихъ для расколки льда и тѣмъ, еще до прибыли воды въ рѣкѣ, освобождаютъ караванъ. Такая операція подвозки каравана ежегодно обходится не дешево: тысячъ шесть—семь. Несмотря на это, все же дѣло безъ аварій не обходится.

25. *Борзовскій затонъ* или такъ называемое Борзовское озеро. Расположенъ на лѣвомъ берегу выше Молитовки. Затонъ отдѣляется отъ рѣки Оки песчаной высокой косой, укрѣпленной у входа въ затонъ поперечной дамбой, вслѣдствіе чего онъ вполнѣ безопасенъ отъ ледохода. Длина затона около 300 саженъ, ширина 20—25 саженъ и глубина 6—7 четвертей; входъ узкій и неглубокій. Затонъ этотъ существуетъ только для зимовки пароходовъ и дебаркадеровъ. Пароходы, не вошедшіе по мелководью въ затонъ осенью, становятся ниже. Для того чтобы защитить весною суда, еще зимою, въ февралѣ, нанимаютъ рабочихъ и лошадей, ледъ и снѣгъ въ затонѣ расчищается и вывозится на ухвостье затона; изъ него сооружаютъ высокую дамбу, которая и защищаетъ стоящія ниже ухвостья и не вошедшія въ затонъ суда.

Въ затонѣ можетъ помѣститься отъ 40 и болѣе судовъ. На лѣвомъ берегу затона расположены постоянныя зимовочныя помѣщенія О-ва „Ока“ и Башкировыхъ для служащихъ и мастерскія для ремонта судовъ, здѣсь же неподалеку находятся механическіе судостроительные заводы Яковлева и Крюкова.

26. *Затонъ Муромскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги ниже устья Оки, верстахъ въ двухъ; ближайшій населенный пунктъ къ затону с. Боръ. Затонъ этотъ отдѣленъ отъ коренной Волги Муромскимъ островомъ и въ приверхѣ загражденъ поперечной дамбой, но дамба эта недостаточно высока (3,5 надъ нулемъ водомѣрнаго поста), такъ что въ высокія весеннія воды чрезъ нее идетъ волжскій ледъ. Въ иные годы ледъ кромѣ того идетъ по лугамъ, которымъ и нажимаетъ зимующій въ затонѣ караванъ; вслѣдствіе этого зимующіе въ затонѣ пароходы стараются изъ него выходить въ Оку, если она только очистилась отъ весенняго ледохода раньше, чѣмъ Волга выше устья Оки. Какъ Муромскій островъ, такъ и лѣвый берегъ затона, весною заливаются водою, и зимующіе караваны входятъ частью въ р. Везломку, гдѣ и сохраняются отъ ледохода, или уводятся въ луга по низкому берегу. Вообще необходимо имѣть въ виду, что затонъ не вполнѣ безопасенъ *). Въ виду неудобства зимовки судовъ въ Муромскомъ затонѣ, неоднократно среди судопромышленниковъ возбуждался вопросъ о постройкѣ затона въ Везломскомъ и Борскомъ озерѣ. За его устройство высказались два собиравшихся въ Нижнемъ-Новгородѣ совѣщанія: одно въ 1898 году съ представителями пароходовладѣльцевъ и судо-промышленниковъ и другое въ 1902 году съ представителями управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, города, земства, рѣчной полиціи и судоходный съѣздъ, бывшій въ Н.-Новгородѣ въ декабрѣ 1903 года, а въ 1905 году признано было, что устройство Борскаго затона является настоятельно необходимымъ въ интересахъ безопасности судовыхъ карановъ, скопляющихся у г. Н.-Новгорода. Въ дальнѣйшемъ, благодаря настоятельнымъ ходатайствамъ Нижегородскаго биржевого комитета, вопросъ объ устройствѣ Борскаго затона не сходилъ съ

*) Для защиты отъ весенняго льда дамбу въ приверхѣ острова необходимо сдѣлать выше и довести ее до незатопляемости въ высокія весеннія воды.

очереди, и вѣроятно въ недалекомъ будущемъ Борскій затонъ будетъ оборудованъ. Проектъ и планъ на устройство Борскаго затона Казанскимъ Округомъ М. П. С. составленъ стоимостью его оборудованія приблизительно до 570 тысячъ рублей. Дѣло тормозится въ отчужденіи земель, за которыя владѣльцы назначаютъ слишкомъ высокую цѣну: за 55 десятинъ около ста тысячъ рублей. Можетъ быть по ходатайству предъ Министерствомъ послѣдуетъ и принудительное отчужденіе по оцѣнкѣ, соотвѣтствующей дѣйствительной стоимости угодій.

Затонъ помѣстительный, имѣетъ въ длину около 600 саж.; средняя ширина его 60—70 саж., глубина 10—12 четвертей, въ немъ можетъ помѣститься до 150 судовъ. Отъ спускающихся песковъ входъ въ затонъ дѣлается уже, но въ 1912 году расчищенъ землечерпательной машиной. Взводка судовъ въ затонъ производится по очереди и подъ наблюденіемъ рѣчной полиціи, причемъ порожнія и мелкія суда становятся выше; для зимней стоянки пароходовъ отведено особое мѣсто—у лѣваго берега, а затѣмъ суда размѣщаются ниже пароходовъ съ интерваломъ отъ нихъ въ 15—20 саж. Нефтяной караванъ ставятъ послѣднимъ, ниже всего каравана, причемъ слѣдуетъ замѣтить, что при всемъ наблюденіи за взводкою судовъ въ затонъ они ставятся почти вплотную, безъ интерваловъ, что въ пожарномъ отношеніи представляетъ большую опасность.

При затонѣ имѣются постоянныя зимовочныя жилыя помѣщенія для служащихъ и мастерскія для ремонта пароходовъ. Противопожарныя средства имѣются у вольной дружины, у рѣчной полиціи и частью у нѣкоторыхъ судовладѣльцевъ.

27. *Затонъ или зимовка судовъ у с. Подновья* на правомъ берегу Волги верстахъ въ пяти ниже г. Н.-Новгорода. Зимовкою здѣсь особенно пользоваться нельзя, такъ какъ затонъ ничѣмъ не защищенъ отъ весенняго ледохода. Здѣсь становятъ иногда порожнія суда для ремонта.

28. *Собчинскій затонъ.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, ниже г. Н.-Новгорода, верстахъ въ десяти. Затонъ, хотя и помѣстительный, но въ немъ не такъ глубоко, и входъ въ него не широкій*), такъ что для груженого каравана не удобенъ; въ немъ можно зимовать только порожнимъ судамъ и пароходамъ, которые весною по прибыли воды уводятся выше, потому что во входный каналъ попадаетъ съ Волги ледъ. Въ затонѣ расположены жилыя помѣщенія для служащихъ и частные дома, которыми въ случаѣ надобности могутъ пользоваться судовладѣльцы на условіяхъ аренды.

Въ этомъ затонѣ имѣютъ постоянную зимовочную стоянку пароходы администраціи М. П. Зарубина; для служащихъ этого пароходства имѣются постоянныя жилыя помѣщенія, ремонтныя мастерскія, кузницы. Ближайшее селеніе къ затону, село Богоявленское, находится въ $1^1/_2$ верстахъ отъ затона.

29. *Затонъ Люлеховскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу Волги ниже Н.-Новгорода, въ 30 верстахъ, противъ села Безводнаго; ближайшее селеніе къ затону, дер. Ваганьково, находится въ 3 верстахъ отъ затона. Входъ въ затонъ удобный, глубокій и вполнѣ безопасный отъ весенняго ледохода; затонъ имѣетъ въ длину 500—600 с. и среднюю ширину въ 40—50 саж. Въ затонѣ постоянно зимуютъ пароходы и дебаркадеры, бывшіе М. К. Кашиной, нынѣ „Камво"; здѣсь это пароходство

*) Въ этомъ году входъ въ затонъ расчищался землечерпательной машиной.

имѣетъ хорошо оборудованныя для ремонта судовъ съ паровыми двигателями мастерскія, жилыя помѣщенія для служащихъ и команды и свои противопожарныя средства.

Затонъ впервые былъ оборудованъ бывшимъ пароходствомъ О-ва Вулканъ въ 1871 г. Затонный лѣвый берегъ былъ арендованъ у крестьянъ селенія Ваганьково, по 250 руб. въ годъ. На берегу затона были возведены постройки: жилыя помѣщенія для конторы, механика и служащихъ и команды зимующаго каравана, мастерскія съ паровыми двигателями, обошедшіяся около 40 тысячъ рублей.

О-ву Вулканъ недолго пришлось пользоваться затономъ—всего лишь одинъ годъ, т. к. въ 1872 году О-во ликвидировало свои дѣла, пароходы распродало разнымъ частнымъ судопромышленникамъ, а затонскія постройки вмѣстѣ съ машинами распродало по частямъ, выручивъ отъ его продажи что-то около десяти тысячъ рублей и получивъ отъ этой операціи до 30 тысячъ рублей убытка.

30. *Затонъ Жуковскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, противъ села Кадницъ (ближайшее селеніе отъ затона—д. Жуковка—въ 4 верстахъ). Входъ въ затонъ удобный, имѣетъ ширину около 20 саженъ, глубиною 15 четвертей; длина затона до 300 саженъ, средняя ширина 40—50 саженъ, глубина 11—12 четвертей при горизонтѣ выше 0—0,008 по Исадскому водомѣрному посту; выше затона находится озеро, но оно отдѣлено отъ затона узкимъ и мелкимъ протокомъ; въ затонѣ можетъ помѣститься до 50 судовъ. Со стороны Волги затонъ защищенъ высокой песчаной косой, поросшей лѣсомъ, вслѣдствіе чего онъ вполнѣ безопасенъ отъ весенняго ледохода. Затонъ служитъ преимущественно для зимовки пароходовъ „О-ва по Волгѣ". При затонѣ имѣются хорошо оборудованныя и принадлежащія этому О-ву механическія мастерскія и жилыя для служащихъ помѣщенія, а также школа и больница съ постояннымъ фельдшеромъ. Вообще, Жуковскій затонъ отличается благоустройствомъ, какъ въ санитарномъ, такъ и въ противопожарномъ отношеніяхъ.

31. *Керженскій затонъ* (въ Старой Волгѣ). Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги и находится въ трехъ верстахъ выше города Макарьева; отдѣленъ отъ коренной Волги островомъ; въ приверхѣ затонъ огражденъ высокимъ пескомъ, поросшимъ кое-гдѣ мелкимъ кустарникомъ. Затонъ этотъ новый, устроенъ въ 1909 г. по ходатайству Совѣта Съѣздовъ (см. отчетъ Совѣта за 1909 г. стр. 67), представляетъ очень удобное и вполнѣ безопасное мѣсто для зимовки судовъ. Длина затона болѣе 200 саженъ, ширина 40—50 саженъ; дно затона песчано-илистое; входъ въ затонъ расчищенъ въ навигацію 1912 года землечерпательной машиной, прорѣзь входного канала разработана шириною въ 25 саженъ и глубиною въ 14 четвертей, глубина же затона по промѣру, произведенному 20 сент. 1912 г. (при горизонтѣ выше 0 по водомѣрному Исадскому посту 0,08)—14 и болѣе четвертей. Въ затонѣ можетъ помѣститься до 20 груженыхъ большемѣрныхъ судовъ и до 40 судовъ порожнихъ. Въ затонъ впадаетъ рѣка Керженецъ, но изъ нея ледохода не бываетъ, и опасности для зимующаго каравана эта рѣка не представляетъ. Если бы выше устья р. Керженца расчистить землечерпательной машиной саженъ на 100 и по правому берегу подчистить, тогда бы получился обширный затонъ и можно было бы помѣстить въ немъ до 300 судовъ.

32. *Исадскій затонъ* (въ устьѣ р. Сундовика). Находится у праваго берега р. Волги у села Исадъ въ 3 верстахъ отъ с. Лыскова. Затонъ этотъ хотя и обширный, но удобствъ для зимующаго каравана не пред-

ставляетъ. Въ затонъ впадаетъ рѣчка Сундовикъ, изъ которой весною во время спуска воды съ мельничныхъ плотинъ выбрасываетъ ледъ, который силою теченія напираетъ на зимущій караванъ и причиняетъ зимующимъ судамъ большія аваріи, ломаетъ ихъ и даже срываетъ съ причаловъ и уноситъ въ Волгу. Такіе случаи нерѣдки и повторяются почти ежегодно, а потому даже и мѣстные судовладѣльцы въ настоящее время предпочитаютъ лучше ставить свои суда на зимовку въ Керженскій затонъ, какъ въ болѣе безопасное мѣсто.

33. *Шелковый затонъ или Великовская заводь.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, ниже села Исадъ, верстахъ въ 30 отъ названнаго села; затонъ отдѣленъ отъ Волги песчаной косой, выше затоннаго ухвостья отъ лѣваго берега по песчанымъ отмелямъ расположена струеотводная дамба. Нижняя часть затона называется „Шелковымъ затономъ", а верхняя, отдѣляющаяся невысокимъ сухимъ пескомъ, носитъ названіе „Великовской заводи". Въ затонѣ и во входѣ въ него имѣются песчаныя отмели, хотя въ общемъ затонъ обширный и безопасный отъ весенняго ледохода; входъ въ него прямой, по луговому яру глубина отъ 7 до 22 четвертей. Ближайшее селеніе отъ затона, село Великовское, находится верстахъ въ пяти. Зимовочныхъ помѣщеній въ затонѣ нѣтъ, поэтому въ немъ могутъ останавливаться на зимовку только суда, застигнутыя случайно осеннимъ ледоходомъ. Прежде у села Великовскаго была дровяная пристань,—туда во время весенняго разлива вводили суда для погрузки дровъ.

34. *Затонъ Кременскій.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги у дер. Кременокъ, что ниже Шелковаго затона, верстахъ въ трехъ; отдѣленъ отъ коренной Волги невысокой песчаной косой. Входъ въ затонъ глубокій: въ него могутъ входить груженыя суда. Длина затона около 600 саженъ и ширина до 60 саженъ. Затонъ не безопасенъ для зимующаго каравана отъ весенняго ледохода: заграждающая въ приверхѣ отъ Волги въ Осельскомъ яру невысокая дамба во время весенней прибыли воды заливается, и ледъ изъ Волги попадаетъ въ затонъ. Поэтому въ затонѣ можно останавливаться только судамъ, внезапно захваченнымъ осеннимъ ледоходомъ.

35. *Сомовскій затонъ.* Расположенъ на лѣвомъ берегу Волги въ Сомовской воложкѣ. Затончикъ этотъ малопомѣстительный и можетъ служить лишь временной случайной зимовкой для судовъ, застигнутыхъ осеннимъ ледоходомъ. Затонъ со стороны Волги отъ весенняго ледохода загражденъ высокимъ Сомовскимъ островомъ, а со стороны Сомовской воложки невысокой песчаной косой, такъ что находится въ ухвостьѣ Сомовской воложки. Ближайшее селеніе въ горной сторонѣ—село Фокино, а въ лѣвой—луговой сторонѣ—село Разнѣжье, верстахъ въ 4-хъ отъ затона. Чтобы попасть въ эти селенія, нужно переѣзжать съ одной стороны Волгу, а съ другой Сомовскую воложку.

36. *Васильсурскій затонъ.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги, у самаго города. Хорошо защищенъ, какъ со стороны Волги, такъ и со стороны Суры, вполнѣ безопасенъ отъ весенняго ледохода, но недостаточно помѣстителенъ и, кромѣ того, значительно обмелѣлъ. Глубина въ немъ въ настоящее время при входѣ 5—6 четвертей, а выше по затону 4 четверти, такъ что остановившіяся на зимовку суда размѣщаются частью въ устьѣ затона, а частью выше устья, у праваго берега рѣки Волги, и вводятся въ затонъ весною по мѣрѣ прибыли воды въ Волгѣ.

37. *Затонъ Ватагинскій или Ватажка.* Затонъ этотъ находится ниже г. Козмодемьянска въ 20 верстахъ и расположенъ у праваго горнаго

берега; затонъ небезопасный, и для зимовки судовъ считается неудобнымъ; въ немъ можетъ помѣститься груженыхъ и порожнихъ судовъ не болѣе 30-ти. Постоянной зимовки судовъ въ немъ нѣтъ, останавливаются въ этомъ затонѣ суда лишь захваченныя раннимъ осеннимъ ледоходомъ, какъ это и было осенью 1912 г. когда въ немъ зазимовало 30 баржей груженыхъ и порожнихъ и 8 пароходовъ.

Въ 1913 году въ немъ срѣзало весеннимъ ледоходомъ буксирный пароходъ „Провинція" Никольскаго и груженую хлѣбомъ баржу Кузнецова.

38. *Зимовка у г. Чебоксаръ.* Расположена по правому берегу рѣки Волги, ниже устья рѣчки Чебоксарки; въ смыслѣ зимовочнаго пункта удобствъ никакихъ не представляетъ; суда ставятся на зимовку у праваго берега, причемъ со стороны Волги ничѣмъ не защищены, а потому здѣсь остаются на зимовку суда лишь мѣстныхъ жителей и дебаркадеры, которые весною вводятся отъ весенняго ледохода въ рѣчку, но она мало помѣстительна, и непопавшимъ въ нее судамъ приходится оставаться подъ устьемъ рѣчки.

39. *Затонъ Голодаевскій.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги противъ города Чебоксаръ. Затонъ этотъ для зимовки не годится, такъ какъ въ верхней части занесенъ пескомъ, а въ нижней части совсѣмъ почти обмелѣлъ. Поэтому здѣсь почти никто судовъ на зимовку не ставитъ, а если и оставляютъ, то только порожніе подчалки, и они остаются на Волгѣ у песка, а затѣмъ уже весною по прибыли воды заводятся въ затонъ къ лѣснымъ пристанямъ Губина, Хлѣбникова, Макарова (пристани Кувшинская, Кубинская или Раковая) для погрузки лѣса, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

40. *Затонъ Звенигскій или Чекуровскій.* Находится ниже Маріинскаго посада (Сундыря) въ 30 верстахъ и расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги. Названіе носитъ отъ рѣчки Звениги, впадающей въ затонъ. Затонъ отдѣленъ отъ Волги песчаной косой, поросшей мелкимъ кустарникомъ и вполнѣ безопасный отъ весенняго ледохода. Длина затона до 1000 саженъ и ширина 60—80 саженъ, можетъ вмѣстить болѣе 100 судовъ; входъ въ затонъ узкій, имѣетъ глубину 12 четвертей; онъ заносится со стороны Волги пескомъ. Въ навигацію 1912 года, когда расчищали Чекуровскій перекатъ и вынутый землечерпательницей песокъ, первоначально откладывали на осередокъ, а затѣмъ впослѣдствіи отвозили въ шаландахъ къ затонному ухвостью, произошло засореніе и суженіе входа въ затонъ. Глубина въ затонѣ 15—16 четвертей. Затонныя строенія на берегу для конторы, служащихъ и рабочихъ, а также и механическій заводъ были оборудованы въ началѣ шестидесятыхъ годовъ пароходствомъ Шиповыхъ, впослѣдствіи тутъ-же были построены О-мъ „Дружина" больница, съ постояннымъ фельдшеромъ, баня, школа и церковь; оборудованіе это О-ву обошлось до полумилліона рублей. Постройки возведены были на арендованной землѣ съ платою по 250 р. въ годъ. Затономъ этимъ О-во „Дружина" пользовалось около 50 лѣтъ. Въ затонѣ кромѣ ремонта строились обществомъ баржи и пароходы какъ для своего пароходства, такъ и по заказамъ. Въ этомъ затонѣ и мастерскихъ въ теченіе почти каждой зимы находилось рабочихъ и мастеровыхъ отъ О-ва „Дружина" 500—700 человѣкъ; многіе изъ мастеровыхъ построили себѣ здѣсь домики и жили круглый годъ съ семействами; невдалекѣ отъ затона къ Волгѣ много построено дачныхъ помѣщеній, которыя существуютъ и теперь. Въ общемъ мѣстность эта представляетъ собою поселокъ почти съ тысячнымъ населеніемъ. Впослѣдствіи О-мъ „Дружина" были возведены каменныя зданія для механиче-

скаго завода, литейной и лѣсопилки и для удобства служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ было открыто торговое помѣщеніе, гдѣ служащіе имѣли возможность получать всѣ жизненныя продукты: съѣстные припасы, мануфактурные, галантерейные и винные товары. Въ 1907 году Общество „Дружина“ ликвидировало свои дѣла, а въ 1908 году всѣ строенія, механическій заводъ, остатки, ломъ желѣза и проч. были проданы на сломъ за 26 тысячъ рублей. Послѣ продажи всѣ почти постройки кромѣ лѣсопилки уничтожены были пожаромъ. Послѣ пожара въ затонѣ вновь построенъ былъ небольшой механическій заводъ бывшимъ механикомъ О-ва Николаевымъ въ компаніи съ Зининымъ, существующій, какъ и лѣсопилка, и теперь.

41. *Кабачищинскій затонъ (или Паратскій).* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у дер. Кабачищъ противъ села Вязовыхъ. Отдѣленъ отъ коренной Волги высокой песчаной длинной косой, вполнѣ защищающей зимующій въ затонѣ караванъ отъ весенняго ледохода. Длина затона около 2000 саженъ, ширина 40—50 саженъ, глубина 12—14 четвертей, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ доходитъ до 20 четвертей. Входъ въ затонъ имѣетъ ширину около 30 саженъ. Въ верховьи затона находится заводъ Французскаго О-ва; рядомъ съ нимъ расположены ремонтныя мастерскія Казанскаго Округа М. П. С., а далѣе зимовки частныхъ лицъ. Въ настоящее время, въ связи съ постройкой О-вомъ Московско-Казанской ж. д. моста черезъ р. Волгу у с. Вязовыхъ, отъ лѣваго берега р. Волги устраивается земляная насыпь въ видѣ плотины на протяженіи почти 2-хъ верстъ. Насыпь эта прошла черезъ затонъ и раздѣлила его на двѣ части. Чтобы дать возможность судамъ попадать съ Волги въ верхнюю часть затона, желѣзной дорогой предположено устройство канала, посредствомъ котораго будетъ соединена верхняя часть затона съ Волгою къ тому мѣсту, гдѣ расположенъ Французскій заводъ и мастерскія Казанскаго Округа, а также зимовочныя постройки Любимова, Никитина и др. Однако, будетъ ли дѣйствительно устроенъ этотъ каналъ, съ увѣренностью сказать нельзя, такъ какъ заводъ Французскаго О-ва ликвидируетъ свое дѣло, продавая постройки по частямъ, а Правленіе Казанскаго Округа М. П. С. за переносъ казенныхъ мастерскихъ и жилыхъ помѣщеній получаетъ отъ желѣзной дороги вознагражденія около 200 т. рублей, безъ устройства канала; верхняя часть затона окончательно будетъ закрыта и, повидимому, взамѣнъ ея въ настоящее время, наряду съ работами по устройству канала, производятся работы по уширенію нижней части затона.

42. *Затонъ Арахчинскій (и Красногорскій).* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги у дер. Арахчино и находится выше Казани верстахъ въ 5. Устье затона противъ дер. Печищъ, затонъ отдѣленъ отъ Волги песчаной косой, поросшей кустарникомъ, съ приверха защищенъ высокими дамбами, имѣетъ длину до 3-хъ верстъ. Нижняя часть затона называется Арахчинскимъ затономъ и находится противъ деревни Арахчино, а верхняя Красногорскимъ, потому что находится у с. Красногорска. Входъ въ затонъ узкій, глубина 9 четвертей. Такая же глубина и въ затонѣ. Какъ входъ, такъ отчасти и самый затонъ, прочищены землечерпательницей, вообще входъ въ затонъ требуетъ ежегодной расчистки землечерпаніемъ. Зимовка судовъ въ Арахчинскомъ и Красногорскомъ затонахъ отъ весенняго ледохода вполнѣ безопасна. Въ затонѣ могутъ помѣститься до 150 судовъ. На лѣвомъ берегу затона находятся постоянныя помѣщенія, принадлежащія разнымъ пароходовладѣльцамъ. Кромѣ того счетомъ пароходовладѣльца Землянова здѣсь построенъ домъ для училища.

43. *Зимовка у с. Верхняго Услона.* Расположена у праваго берега р.

Волги при селѣ В. Услонъ. Зимовку судовъ здѣсь удобной и безопасной считать нельзя, потому что зимующія суда во время ледохода ничѣмъ не защищены. Укрываются только за рынкомъ горы или по прибыли воды весною спускаются ниже въ Услонскую воложку къ дер. Пахотной, а потому въ В. Услонѣ можно ставить только порожнія суда.

44. *Затонъ Нижне-Услонскій.* Расположенъ на правомъ берегу р. Волги у с. Н. Услона ниже Казани въ 8 верстахъ. Затонъ отдѣленъ отъ Волги высокой косой, заросшей мелкимъ кустарникомъ. Входъ въ затонъ довольно широкій, но не такъ глубокъ:—8—9 четвертей. Вообще затонъ не очень удобный, маловмѣстительный, но въ верхней своей части безопасный отъ весенняго ледохода. Въ немъ ежегодно становится на зимовку до 25—30 пароходовъ и столько же баржей. Если этотъ затонъ расчистить землечерпательницей до глубины хотя бы 12 четвертей, тогда бы въ него можно было бы ставить на зимовку не только одни пароходы и порожнія суда, но и груженыя.

45. *Затонъ Соляная Воложка.* Расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги противъ с. Ташевки, въ 20 верстахъ ниже Казани. Затонъ этотъ представляетъ собою помѣстительную и удобную зимовку для груженыхъ судовъ, ширина затона 70—80 саженъ, длина до 500 саженъ. Входъ въ затонъ чрезъ песчаную косу каналомъ, ежегодно прорываемый землечерпательницами, глубина затона 15—25 четвертей, входъ въ затонъ не широкій, всего лишь около 20 саж. Затонъ помѣстительный и удобный, вполнѣ защищенный отъ весенняго ледохода. Въ немъ можетъ помѣститься приблизительно отъ 150 до 200 груженыхъ и порожнихъ судовъ. Въ этотъ затонъ становится на зимовку исключительно нефтяной караванъ. Неудобствомъ затона является то, что входъ въ него заносится пескомъ, а потому требуетъ ежегодной расчистки землечерпаніемъ.

46. *Затонъ Старое Устье р. Камы* находится въ 4-хъ верстахъ ниже устья р. Камы на лѣвомъ берегу Волги, отдѣленный отъ нея островомъ; представляетъ собою обширную водную площадь шириною до 50-ти саженъ и болѣе, длиною около 3-хъ верстъ; глубина отъ 12 до 14 четвертей и болѣе, входъ въ затонъ удобный и глубокій. Въ очень высокую воду въ него можетъ попадать ледъ изъ р. Камы. Въ немъ можетъ помѣститься до 40 груженыхъ судовъ. На лѣвомъ берегу расположено нѣсколько жилыхъ помѣщеній и куреней. Ближайшее селеніе къ затону городъ Спасскъ, онъ находится отъ затона въ 10 верстахъ.

47. *Спасскій затонъ* расположенъ на лѣвомъ берегу, ниже устья Камы въ 17 верстахъ и отъ города Спасска въ 10 верстахъ. Это самое ближайшее поселеніе къ затону; отдѣленъ отъ Волги островомъ и широкой косой, поросшей кустарникомъ. Входъ въ затонъ длиною около 600 саженъ, шириною 25 саженъ, глубиною 10—12 четвертей.

Затонъ этотъ Обществомъ „Кавказъ и Меркурій" приспособленъ для зимовки своихъ судовъ. Въ затонѣ имѣется хорошо оборудованный механическій заводъ Общества и жилыя помѣщенія для служащихъ. Глубина входа въ затонъ и въ затонѣ поддерживается землечерпаніемъ. Кромѣ судовъ Общества „Кавказъ и Меркурій" въ затонѣ зимуютъ также суда и другихъ владѣльцевъ.

48. *Зимовка въ устьѣ рѣчки Утки* расположена у лѣваго берега Волги, верстахъ въ 30-ти ниже города Тетюшъ. Ближайшее отъ зимовки селеніе Старая Майна. Здѣсь ставятся на зимовку порожнія суда, которымъ весною предстоитъ грузиться хлѣбомъ въ Майнѣ. Осенью суда размѣщаются на зимовку у лѣваго берега Волги, а весною по прибыли воды до ледохода уводятся по рѣкѣ Уткѣ въ Майну.

49. *Ундорская воложка* расположена у праваго берега Волги, въ 30-ти верстахъ выше г. Симбирска; отдѣлена отъ горъ островомъ, поросшимъ лѣсомъ; здѣсь можетъ быть удобная зимовка для груженаго каравана; суда могутъ размѣститься близъ ухвостья острова и частію вдоль праваго берега его со стороны Волги; можетъ помѣститься до 20 груженыхъ судовъ. Глубина зимовочной стоянки у острова 20 четвертей. Весною по прибыли воды суда могутъ уводиться выше къ крутому яру у лѣса, и отъ весенняго ледохода будутъ защищены со стороны Волги песчаной косой. Ближайшее селеніе отъ зимовки—село Ундоры, въ 2-хъ верстахъ.

50. *Зимовки въ районѣ Симбирска:* 1-я—въ Палицынской воложкѣ или Часовенномъ. Зимовка отдѣлена отъ Волги островами. Для подхода съ Волги къ зимовочному мѣсту имѣется каналъ, онъ находится противъ симбирскихъ пристаней, разработанъ землечерпаніемъ; ширина его около 15 саженъ и глубина достаточна. Каналомъ проходятъ суда къ вѣткѣ Мелекесской желѣзной дороги для разгрузки, а также и для погрузки хлѣба. На зимовку суда размѣщаются у лѣваго берега при селеніи Часовенномъ, а весною по прибыли воды уводятся по отлогому берегу и вводятся въ рѣчку, гдѣ и спасаются отъ весенняго ледохода. Зимовка здѣсь небезопасная: бывали случаи поврежденія судовъ весеннимъ ледоходомъ.

2-я зимовка у Симбирска расположена у городского берега. Суда частію размѣщаются на зимовку вдоль берега Волги и частію у приверха острова Чувичъ; весною, по прибыли воды, спускаются по отлогому берегу и приверху въ протокъ Чувичъ и размѣщаются ниже приверха у правой стороны острова Чувичъ. Здѣсь зимовка небезопасная.

51. *Кріушинскій затонъ* расположенъ на правомъ берегу Волги, въ 36 верстахъ ниже Симбирска и въ одной верстѣ отъ села Кріушъ. Затонъ выходитъ въ Кріушинскую воложку, отдѣленную отъ коренной Волги Кріушинскимъ островомъ. Въ затонъ попасть можно снизу Кріушинской воложкой отъ села Шиловки. Глубина въ воложкѣ до входа въ затонъ по промѣру 3-го августа 1912 г.—17 четвертей, а также и глубина входа въ затонъ; въ это время на водомѣрномъ постѣ у Симбирска по рейкѣ значилось надъ 0 два аршина. Теченіе въ воложкѣ сильное: возможно, что по убыли воды въ Волгѣ входъ въ затонъ занесетъ пескомъ и входъ въ него обмелѣетъ, хотя можно попасть въ затонъ со стороны Волги сверху чрезъ приверхъ острова; но груженыя суда заводить въ затонъ этимъ подходомъ будетъ трудно. Въ затонѣ этомъ прежде зимовали суда пароходнаго Общества „по Волгѣ", но вслѣдствіе обмелѣнія затона онъ былъ заброшенъ. Въ настоящее время въ затонѣ зимуютъ пассажирскіе пароходы Товарищества „Дружба".

52. *Бѣлоярская воложка* расположена на лѣвомъ берегу Волги противъ города Сенгилея. Въ этой воложкѣ можно устроить хорошую зимовку для судовъ посредствомъ загражденія воложки въ приверхѣ ея противъ села Бѣлаго Яра дамбой, на уровнѣ весеннихъ водъ. Ширина воложки въ приверхѣ будетъ около 70 саженъ. Входъ въ воложку удобный, широкій и глубокій.

53. *Затонъ Подвальскій* расположенъ у праваго берега Волги, выше села Новодѣвичья въ 4-хъ верстахъ; прежде затонъ этотъ былъ глубокій: въ немъ зимовали крупныя суда и пароходы; онъ считался удобнымъ и безопаснымъ. Въ настоящее время, какъ самый затонъ, такъ и входъ въ него, занесены пескомъ.

54. *Затонъ Аннаевскій* расположенъ на лѣвомъ берегу рѣки Волги, верстахъ въ 3-хъ выше Самары, что противъ дачи Аннаева. Затонъ

этотъ образовался отъ наносныхъ песковъ, спускающихся въ видѣ песчаной косы, примыкающей къ лѣвому берегу Волги; хотя коса эта и довольно высока, но не совсѣмъ обезпечиваетъ зимующія въ затонѣ суда отъ весенняго ледохода. Затонъ этотъ ежегодно подвергается измѣненіямъ, вслѣдствіе того, что песчаная коса, защищающая затонъ отъ ледохода, спускается; кромѣ того наблюдается смывъ песковъ этой косы, хотя коса искусственно засажена ивнякомъ для удержанія песка отъ смыва. Повыше затона имѣется проранъ по лѣвому берегу, которымъ весною идетъ ледъ, и съ той стороны отъ прорана ежегодно грозитъ опасность зимующимъ судамъ отъ ледохода. Не смотря на это, въ Аннаевскомъ затонѣ, хотя и съ рискомъ, зимуютъ большое количество судовъ. Входъ въ затонъ и самый затонъ глубокіе; въ немъ можетъ помѣститься болѣе 200 судовъ груженыхъ и порожнихъ.

55. *Зимовка судовъ у гор. Самары.* Суда у Самары ставятся на зимовку въ рѣкѣ Самаркѣ, пароходы въ старую бухту близъ желѣзнодорожнаго моста, а порожнія баржи, поступавшія весною подъ грузъ хлѣба, ставились у лѣваго берега р. Самарки, пониже плашкоутнаго моста. Съ постройкою въ 1911—1912 г.г. новой бухты у праваго берега Самарки выше плашкоутнаго моста, русло рѣки Самарки сужено дамбой, ограждающей бухту, и зимовка баржей здѣсь оказалась опасной, вслѣдствіе невозможности спасти суда отъ весенняго ледохода и была переведена въ Аннаевскій затонъ (см. самарскія гавани).

56. *Сухая Самарка* расположена тоже на лѣвомъ берегу Волги. Протокъ Сухой Самарки беретъ свое начало отъ устья р. Самарки и приверха Коровьяго острова и выходитъ въ Волгу ниже версты на три и ограждена со стороны Волги Коровьимъ островомъ, отъ приверха своего Сухая Самарка занесена высокимъ пескомъ версты на полторы, близъ устья р. Татьянки, которая впадаетъ въ Сухую Самарку, нижняя же часть ея имѣетъ до выхода въ Волгу водное пространство. Входъ въ Сухую Самарку съ Волги хотя и не широкій—саженъ 15—20, но очень удобный. Если въ приверхѣ ея загородить дамбой на высоту весеннихъ водъ и русло въ ней расчистить, получится незамѣнимая гавань: въ ней могло бы помѣститься до 300 судовъ. И Аннаевскій и Поджабный затоны, какъ не совсѣмъ удобные для зимовки судовъ, могли бы въ такомъ случаѣ остаться въ резервѣ, въ Аннаевскомъ затонѣ могли бы тогда становиться зимовать порожнія баржи и мелкія суда.

Будущность Сухой Самарки по отношенію зимующаго каравана можетъ имѣть большое значеніе, въ томъ смыслѣ, что по устройствѣ въ ней затона здѣсь можетъ помѣститься приблизительно до 200 судовъ. Затонъ этотъ будетъ служить зимовкой нефтянымъ караванамъ, которыя становились до этого зимовать въ Поджабномъ затонѣ, который съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе заносится песками и мелѣетъ и который даже Казанскій Округъ М. П. С. не въ состояніи будетъ поддерживать землечерпаніемъ. Съ невозможностью же ставить въ него на зимовку нефтяные караваны, затонъ этотъ теряетъ всякое значеніе. На основаніи этого инженерами Казанскаго Округа М. П. С. были произведены въ 1911 году изысканія въ Сухой Самаркѣ, каковыя и доказали, что затонъ этотъ будетъ самымъ удобнымъ мѣстомъ для зимовки судовъ, нагруженныхъ нефтью. По составленному проекту предполагается устроить въ Сухой Самаркѣ загражденіе дамбой около устья рѣчки Татьянки, впадающей въ Сухую Самарку съ лѣвой стороны. Самарское городское управленіе ходатайствовало предъ Казанскимъ Округомъ П. С. устроить незатопляемую дамбу въ приверхѣ Коровьяго острова, и предлагало казнѣ за это устройство 40 тысячъ рублей и

отчуждало безвозмездно для нуждъ затона требуемое количество земли. По устройствѣ дамбы городъ имѣетъ въ виду эксплоатировать Коровій островъ для лѣсныхъ складовъ и другихъ надобностей и сдѣлать съ острова чрезъ дамбу проѣзжую дорогу къ Засамарской Слободѣ. Кромѣ того въ будущемъ можно предполагать, что отъ затона къ близъ лежащей Самаро-Златоустовской ж. д. до станціи Кряжъ будетъ проведена желѣзно-дорожная вѣтка, по которой нефтяные грузы въ зимнее время могутъ передаваться на ж. д.

57. *Затонъ Поджабный* расположенъ на правомъ берегу Волги, въ 9-ти верстахъ ниже Самары, при устьѣ Рождественской воложки. Лѣвый берегъ затона песчаный и невысокій, поросшій тальникомъ, правый берегъ высокій, въ видѣ яра, поросшій лѣсомъ. Затонъ вообще удобный и безопасный для стоянки судовъ, отъ весенняго ледохода вполнѣ защищенъ; въ затонѣ можетъ помѣститься до 150 судовъ. Въ немъ ежегодно ставять на зимовку нефтяной караванъ. Въ навигацію 1912 года въ затонѣ произведена была расчистка его землечерпательной машиной. Такъ какъ входъ въ затонъ заносится пескомъ, то къ осени, предъ закрытіемъ навигаціи, входъ въ затонъ слѣдуетъ вновь расчистить землечерпательной машиной до глубины, достаточной для входа груженыхъ судовъ.

58. *Зимовка около Сызранскаго моста.* Повыше съ версту отъ Сызранскаго моста на лѣвомъ берегу Волги расположенъ небольшой затончикъ, защищенный со стороны Волги песчаной косой. Въ затонѣ можетъ помѣститься отъ 20 судовъ и болѣе; въ немъ зимуютъ нефтекачки и нефтяныя баржи, которыя переводятъ предъ закрытіемъ навигаціи отъ нефтяной пристани Батраки. Ставятъ также суда на зимовку у праваго горнаго берега пониже Батраковъ, подъ крутымъ плечемъ, гдѣ находится соляная выгрузка. Суда отъ весенняго ледохода защищены быками, но стоянка судовъ въ этомъ мѣстѣ опасна, а потому тутъ мало ставятъ на зимовку судовъ и то только почти порожнія.

59. *Зимовка у города Сызрани* расположена у лѣваго Лопатинскаго острова, противъ Сызрани и Раковаго Яра; зимовка эта образовалась благодаря занесенію высокимъ пескомъ съ приверха Лопатинскаго острова коренной Раковой Волги, вслѣдствіе чего образовался новый ходъ въ Зауморскую воложку, сдѣлавшуюся коренной Волгой. У Лопатинскаго острова ставятъ теперь Сызранскіе дебаркадеры и мелкія суда. Со временемъ, когда старая Раковая Волга совсѣмъ будетъ занесена песками, здѣсь, можетъ быть, образуется хорошій затонъ.

60. *Черный затонъ* расположенъ у праваго берега Волги ниже города Сызрани въ 52-хъ верстахъ.

Затонъ остается въ томъ же положеніи, въ какомъ былъ и раньше; въ немъ прежде зимовали пароходы и баржи Общества „Нептунъ". Затонъ этотъ очень глубокій и совершенно безопасный.

61. *Алексѣевскій затонъ* расположенъ у праваго берега Волги близъ села Алексѣевки, ниже города Хвалынска въ 25 верстахъ. Затонъ для зимовки судовъ удобный и безопасный отъ весенняго ледохода. Раньше занимался Камско-Волжскимъ Обществомъ, въ настоящее время въ немъ зимуютъ пароходы О-ва „Самолетъ" и другіе. Въ затонѣ имѣются у Общества „Самолетъ" для ремонта судовъ свои мастерскія и жилыя помѣщенія для служащихъ. Входъ въ затонъ ежегодно послѣ спада весенніхъ водъ заноситъ пескомъ отъ размываемаго нижней части ухвостья острова у входа въ затонъ, вслѣдствіе чего входъ въ затонъ требуетъ каждую осень расчистки землечерпательной машиной.

62. *Балаковскій затонъ* расположенъ у лѣваго берега Волги близъ села Балакова. Затонъ этотъ былъ бы очень удобенъ для зимовки судовъ,—онъ отдѣляется отъ Волги высокой песчаной косой, лѣвый берегъ поросъ высокимъ лѣсомъ, но входъ въ затонъ заносится песчаными отмелями, а потому безъ расчистки входа въ него попасть нельзя, и судамъ на зимовку приходится вставать внѣ затона у лѣваго берега Волги подъ затономъ. Устье выше и ниже затона заставлено плотами, и нѣсколько плотовъ заведено уже по большой водѣ въ затонъ, гдѣ и остаются на зимовку.

Въ навигацію 1912 года было приступлено къ устройству Балаковской бухты; начато было прорытіе канала по рѣчкѣ Балаковкѣ землечерпательной машиной, причемъ пройдено и вынуто верхняго слоя грунта въ длину до 150 саженъ, въ ширину около 15 саженъ, глубиною въ уровень съ меженнимъ горизонтомъ воды въ Волгѣ; затѣмъ работы по землечерпанію оставлены, машина уведена и работъ въ бухтѣ никакихъ не производится. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что отъ Балакова до Саратова, на разстояніи около 150 верстъ, удобныхъ зимовочныхъ мѣстъ для груженыхъ судовъ нѣтъ.

63. *Курдюмскій затонъ* расположенъ на правомъ берегу Волги и находится верстахъ въ 2-хъ отъ села Курдюма, въ 20 верстахъ выше города Саратова. Затонъ для зимовки судовъ былъ очень удобенъ: правый берегъ его высокій, а лѣвый песчанъ, низменный, длина затона приблизительно въ 1000 саженъ, ширина около 100 саженъ, глубина до 12 четвертей. Въ затонѣ могло помѣститься до 300 судовъ. Впослѣдствіи затонъ отъ времени до времени заносился пескомъ, и входъ въ него въ настоящее время занесенъ настолько, что попасть въ затонъ судамъ для зимовки невозможно, Возобновить въ немъ зимовку судовъ возможно при условіи, если только расчистить землечерпательной машиной какъ входъ, такъ и самый затонъ.

64. *Зимовка у гор. Саратова.* Зимовка расположена у праваго берега въ протокѣ Тарханской воложки, отдѣляющейся отъ рѣки Волги Беклемишевскимъ островомъ; имѣетъ достаточную глубину; суда на зимовку размѣщаются въ Тарханской воложкѣ и частію у городского берега, въ виду удобства относительно ремонта судовъ представляетъ собой одинъ изъ удобнѣйшихъ и помѣстительныхъ затоновъ; тѣмъ не менѣе имѣются и нѣкоторые недостатки: во-первыхъ, при весеннемъ подъемѣ воды въ затонъ попадаетъ съ приверха отъ села Пристаннаго ледъ, заставляющій судовладѣльцевъ принимать мѣры къ обезпеченію судовъ отъ поврежденія; во-вторыхъ, весенними водами несетъ массу наносовъ, отъ которыхъ верхняя часть затона постепенно мелѣетъ. Въ общемъ длина затона считается около пяти верстъ при средней ширинѣ около 100 саженъ и болѣе. При затонѣ имѣются постоянныя мастерскія и жилыя помѣщенія, принадлежащія разнымъ владѣльцамъ.

65. *Затонъ Покровскій и гавань или бухта Покровская* расположены на лѣвомъ берегу рѣки Волги у слободы Покровской, что противъ города Саратова. Затонъ отъ коренной Волги отдѣляется песчаной косой и постепенно мелѣетъ отъ наносныхъ песковъ, влекомыхъ чрезъ полуразрушенную Покровскую дамбу, такъ что для зимующихъ судовъ удобствъ этотъ затонъ не представляетъ. Затонъ соединенъ съ бухтою узкимъ перешейкомъ; бухта эта образовалась посредствомъ „Сазаньяго ерика“, расположеннаго почти параллельно затону. Покровская бухта или гавань устроена въ 1901 году, по Высочайше утвержденному 13 іюня 1899 года проекту, средствами Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Въ верхней части бухты выше слободы Покровской впадаетъ

рѣчка Саратовка, которая вслѣдствіе ранняго своего вскрытія выноситъ изъ рѣчки въ коренную Волгу ледъ. Для защиты судовъ отъ поврежденія отъ этого льда, пониже устья рѣчки устроены ледорѣзы. Длина входнаго канала около 500 саженъ, ширина до 18 саженъ, глубина 8—10 четв., а длина бухты у села Покровскаго, гдѣ расположены хлѣбные амбары, около 200 саженъ. Входный каналъ со стороны Волги заносится пескомъ, а потому въ каналѣ каждую навигацію послѣ спада водъ расчищается землечерпательной машиной Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

66. *Зимовка у Князевскаго острова* расположана у праваго берега Волги, въ 4-хъ верстахъ ниже Саратова. Озеро Князевское соединено съ Волгою неширокимъ каналомъ и представляетъ изъ себя нѣчто въ родѣ гавани. Устроена эта зимовка для собственныхъ надобностей Рязанско-Уральской желѣзной дсрогой. Въ гавани ставятся суда для разгрузки, а также это мѣсто служитъ и зимовкой для судовъ. Въ гавань проведена желѣзно-дорожная вѣтка тѣмъ же Обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

67. *Зимовка у села Увекъ* расположена у праваго берега Волги, въ 12 верстахъ ниже г. Саратова, защищена отъ льда каменной дамбой и ледорѣзами. За дамбой производится разгрузка нефти въ резервуары. Весной отъ бокового наноса льда спасаетъ желѣзный ледоколъ.

68. *Зимовка у колоніи Ровное* расположена на лѣвомъ берегу Волги и находится ниже Саратова въ 110 верстахъ. Затонъ этотъ безопасный, удобный, глубокій и помѣстительный.

69. *Затонъ Золотовскій* расположенъ на правомъ берегу рѣки Волги у села Золотого, раздѣляется на два затона—первый горный у самаго села; правый берегъ горнаго затона высокій, каменистый, крутой, а лѣвый песчаный, поросшій лѣсомъ. Грунтъ затона каменистый. Затонъ хотя и представляетъ собою удобную зимовку, но изъ впадающей въ него рѣчки Золотухи заносится пескомъ и мелѣетъ. Длина затона около 150 саженъ, ширина отъ 20 до 30 саженъ, глубина входа въ затонъ по промѣру 27 іюля 1912 г. 7 четвертей, а въ затонѣ до 8—10 четвертей. На водомѣрномъ посту у Саратова по рейкѣ надъ нулемъ значилось 80 сотыхъ сажени. Въ затонѣ зимуютъ пароходы и мелкія суда большею частью мѣстныхъ жителей или случайно застигнутыя осеннимъ ледоходомъ.

Второй затонъ у Золотого, такъ называемый „Черный затонъ", также расположенъ на правомъ берегу р. Волги. Затонъ глубокій и помѣстительный; въ немъ зимовали—груженый нефтяной караванъ Кожебаткина и другія суда, случайно застигнутыя осеннимъ ледоходомъ. Зимующія суда вполнѣ защищены отъ весенняго ледохода песчаной косой. Дно затона илистое, такъ что при промѣрѣ въ немъ наметкою, послѣдняя уходила въ дно затона болѣе 2-хъ аршинъ и недоставала твердаго грунта. Затонъ этотъ имѣетъ однаго, большой недостатокъ: во время весеннихъ и осеннихъ ледоходовъ, при низовомъ вѣтрѣ, образуются у Золотовскаго берега сплошные заторы во всю Волгу, вслѣдствіе чего затонъ наполняется льдомъ, которымъ зимующія въ затонѣ суда могутъ быть выжаты на тотъ или другой берегъ. Какъ указываютъ мѣстные жители, такой случай былъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ съ зимовавшими въ Черномъ затонѣ баржами Кожебаткина.

70. *Затонъ Соленая воложка*—находится ниже Камышина въ 7 верстахъ и расположенъ на лѣвомъ берегу Волги; отдѣляется отъ коренной Волги песчаной косой; въ верхней части берега высокіе поросшіе лѣсомъ. Затонъ этотъ образовался изъ Николаевской воложки, и по

которой прежде подходили суда къ слободѣ Николаевской за погрузкой пшеницы, и привозимой съ Эстонскаго озера соли. Глубина затона 12 четвертей, въ немъ можетъ помѣститься около 200 судовъ; затонъ вполнѣ защищенъ отъ весенняго ледохода. Ближайшее селеніе къ затону слобода Николаевская. Затономъ этимъ въ послѣднее время для зимовки судовъ пользоватся невозможно, потому что его сильно занесло пескомъ, который теперь не разсчищаютъ, какъ это было прежде.

71. *Затонъ Быковскій* находится ниже Камышина въ 45 верстахъ, расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги и защищенъ отъ нея высокой песчаной косой. Затонъ этотъ неособенно помѣстителенъ, въ немъ зимуютъ суда случайно захваченныя осеннимъ ледоходомъ. Ближайшее селеніе къ затону с. Быковы Хутора. Отъ Быковыхъ Хуторовъ до Царицына почти на 120 верстъ удобныхъ естественныхъ затоновъ для зимовки судовъ нѣтъ.

72. *Затонъ Царицынскій* расположенъ на лѣвомъ берегу р. Волги, противъ города Царицына, отдѣляется отъ коренной Волги высокой песчаной косой и представляетъ собой вполнѣ удобную, обширную и защищенную отъ весенняго ледохода зимовку для зимующихъ въ немъ судовъ. Входъ въ затонъ заносится пескомъ; въ 1904 году для предотвращенія этого былъ прорытъ каналъ выше ухвостья, длиною около 200 саженъ, шириною около 20 саженъ и глубиною до 18 четвертей, и въ самомъ затонѣ была подчищена площадь въ 1350 кв. саженъ, а въ 1905 году землечерпательной машиной разработанъ былъ для входа судовъ каналъ въ 377 саженъ длиною и шириною 20—30 саженъ. Несмотря на принятыя мѣры входъ въ затонъ заносится пескомъ и по настоящее время расчищается землечерпательницей; въ затонѣ можетъ помѣститься до 260 порожнихъ и груженыхъ судовъ; глубина затона до 12 четвертей. При затонѣ имѣются мастерскія для ремонта судовъ и жилыя помѣщенія для служащихъ, принадлежащія разнымъ пароходнымъ фирмамъ. Каждую зиму здѣсь останавливается большое количество пароходовъ, груженыхъ и порожнихъ судовъ. Затонъ этотъ служитъ единственнымъ надежнымъ убѣжищемъ для зимующихъ судовъ въ этомъ плесѣ, такъ какъ, хотя у гор. Царицына суда на зимовку и останавливаются у городского берега, но зимовка здѣсь далеко небезопасна, и суда во время весенняго ледохода подвергаются большой опасности.

73. *Зимовка у колоніи „Сарепта“.* Съ проведеніемъ ж. д. къ Сарептѣ, находящейся ниже Царицына въ 30 верстахъ, въ воложкѣ у праваго берега, которая въ приверхѣ ограждена дамбою, стали останавливаться зимовать груженыя суда съ нефтью и другими товарами для передачи ихъ на ж. дорогу. Здѣсь же стала происходить нагрузка съ ж. д. въ суда и въ теченіе навигаціи, равно какъ и передача грузовъ съ воды на ж. д.

Ниже, вплоть до Астрахани, почти на 500-верстномъ разстояніи, естественныхъ затоновъ для зимовки судовъ нѣтъ, а потому случайно захваченныя суда осеннимъ ледоходомъ принуждены останавливаться гдѣ либо у селеній подъ рынками или подъ крутыми песками, гдѣ и сохраняются отъ весенняго ледохода.

74. *Зимовка судовъ въ районѣ Астраханскихъ пристаней* расположена въ Балдѣ, выше и ниже города, у Царева, на форпостѣ, и у Заячьяго острова. Зимующимъ судамъ весенній ледоходъ, вслѣдствіе его слабости, вреда не причиняетъ, а потому зимовка тутъ считается безопасной.

Затоны на рѣкѣ Камѣ. *1. Затонъ Дедюхинскій* находится выше с. Усолья верстахъ въ 6-ти, расположенъ онъ на лѣвомъ берегу рѣки

Камы, ближайшее селеніе къ затону г. Дедюхинъ. Затонъ со стороны Камы защищенъ высокимъ яромъ и песчаной косой и считается вполнѣ безопаснымъ для зимующихъ въ немъ судовъ отъ весенняго ледохода. Въ этомъ затонѣ зимуютъ преимущественно порожнія баржи, которыя по вскрытіи навигаціи на Камѣ уводятся и разставляются у солеваренныхъ заводовъ для погрузки соли, наприм. въ Ленву, Березняки, Усолье.

2. *Затонъ Усольскій* находится въ нижней части села Усолья и расположенъ у праваго берега Камы, гдѣ находятся солеварни. Затонъ со стороны Камы огражденъ островомъ, а съ приверха ледорѣзами. Входъ въ затонъ нерѣдко заносится пескомъ изъ прорана въ ухвостье острова, глубина въ затонѣ 8—9 четвертей. Въ этомъ затонѣ также большею частію зимуютъ порожнія баржи. Въ зимнее время нѣкоторыя баржи здѣсь грузятъ солью до осадки не болѣе 7 четвертей, догружаются онѣ уже до полнаго груза весною по открытіи навигаціи. Хотя весною иногда чрезъ приверхъ острова попадаетъ въ этотъ затонъ ледоходъ, но суда отъ этого аварій не терпятъ, т. к. ихъ въ это время заводятъ выше и разставляютъ у солеваренныхъ заводовъ.

3. *Затонъ Тундринскій* расположенъ у берега р. Камы верстахъ въ трехъ ниже Усолья. Затончикъ небольшой, въ немъ зимуютъ порожнія баржи, которыя весною уводятся подъ грузъ соли къ солеварнямъ.

4. *Затонъ Огурдинскій* находится ниже Усолья въ 6-ти верстахъ, расположенъ у праваго берега Камы; въ немъ также ставятся на зимовку порожнія баржи, поступающія весною подъ грузъ соли.

5. *Зимовка у завода Добрянскаго*—у лѣваго берега Камы, близъ завода Добрянскаго. Въ затонѣ на зимовку ставятся только баржи, которыя весною грузятся тутъ же съ завода металлами.

6. *Зимовка у завода Полазнинскаго*—на лѣвомъ берегу Камы, близъ завода Полазное, зимуютъ здѣсь баржи, предназначенныя для погрузки металловъ съ этого завода.

7. *Затонъ Королевскій* расположенъ на лѣвомъ берегу р. Камы, въ 3-хъ верстахъ выше устья р. Чусовой и Левшинской пристани. Отдѣленный отъ коренной Камы неширокой песчаной косой, поросшей лѣсомъ, затонъ имѣетъ въ длину около 700 саженъ и въ ширину до 50 саженъ, при небольшой глубинѣ является небезопаснымъ отъ весенняго ледохода для зимующаго въ немъ каравана. Весною, при высокой водѣ, въ затонъ попадаетъ ледъ, который причиняетъ судамъ поврежденія, а потому въ него мало ставятъ судовъ на зимовку. Въ навигацію 1911 г. входъ въ затонъ былъ расчищенъ землечерпаніемъ до глубины въ 8—9 четвертей; расчистка эта произведена была для постановки на зимовку землечерпательнаго каравана Казанскаго Округа П. С.: трехъ землечерпательницъ съ шаландами и брандвахтами и, кромѣ того, двухъ частныхъ пароходовъ.

При затонѣ на лѣвомъ берегу имѣются мастерскія путей сообщенія и помѣщенія для зимовочной команды. Ближайшее селеніе къ затону д. Королево находится въ одной верстѣ. Спеціальныхъ противопожарныхъ средствъ въ затонѣ, кромѣ тѣхъ, какія находятся на зимующихъ судахъ, не имѣется.

8. *Затонъ Заозерский* расположенъ на правомъ берегу рѣки Камы, въ одной верстѣ выше устья рѣки Чусовой, около 4—5 вер. отъ Левшинской пристани и отъ города Перми въ 20 верстахъ. Затонъ отдѣленъ отъ коренной Камы широкой песчаной косой, поросшей кустарникомъ и лѣсомъ, и защищенъ въ верхней части каменной дамбой и ледорѣзами. Вся длина затона приблизительно около 3-хъ верстъ; нижняя

часть его, на протяженіи около 400 саженъ, имѣетъ ширину до 100 саженъ и глубину 18—20 четвертей; средняя же часть затона, ширинсю 50—60 саж., имѣетъ глубину въ средней его части 7—8 четвертей, верхняя же часть имѣетъ глубину не болѣе 5 четвертей, а иногда и менѣе. Происходитъ это вслѣдствіе того, что въ затонъ, между средней частью его и верхней, впадаетъ рѣчка „Неводная", отъ которой въ этой части затона происходитъ засореніе и образованіе песчаныхъ отмелей, чѣмъ и затрудняется входъ судамъ въ верховье затона, куда заводятся они только съ осенней прибылью воды.

Въ осень 1911 г. въ Заозерскомъ затонѣ остановилось на зимовку 23 парохода, 80 баржей (изъ нихъ 17 груженыхъ), 11 дебаркадеровъ и разныхъ мелкихъ барокъ 18, всего 132 судна. Этимъ количествомъ судовъ затонъ былъ переполненъ. Всѣ они разставлены были въ такомъ порядкѣ, что мелкіе, небольшіе пароходы становились въ верхнюю часть затона, а большіе пароходы въ средней части, что же касается постановки баржей, то онѣ размѣщались въ нижней части затона, съ небольшими интервалами.

Заозерскій затонъ *), хотя и считается безопаснымъ отъ весенняго ледохода для зимующихъ въ немъ судовъ, но бывали случаи, когда на Камѣ, вблизи затона, образовывались заторы, ледъ бросался въ затонъ чрезъ сооруженія, заграждающія верховья его, и суда подвергались опасности.

На правомъ берегу затона имѣются мастерскія для ремонта судовъ и жилыя помѣщенія для служащихъ и рабочихъ при зимующемъ караванѣ. Противопожарныхъ спеціальныхъ средствъ при затонѣ нѣтъ, кромѣ тѣхъ, которыя имѣются на зимующихъ пароходахъ.

Ближайшія селенія къ затону—деревни Заозерье и Межирѣчка находятся въ 2-хъ верстахъ.

9. *Зимовка въ Мотовилихинской воложкѣ* расположена на лѣвомъ берегу Мотовилихинской воложки, близъ Пермскихъ пушечныхъ заводовъ; здѣсь почти исключительно зимуютъ пароходы и суда, принадлежащіе этимъ заводамъ. Защитою зимующаго каравана отъ весенняго ледохода служатъ устроенные заводомъ ледорѣзы, со стороны же воложки защиты нѣтъ. Длина воложки около 3-хъ верстъ, ширина 80—100 саженъ, глубина въ нижней части при меженнемъ горизонтѣ воды не болѣе 4—5 четвертей, въ приверхѣ же глубина не менѣе 7—8 четвертей, вслѣдствіе чего суда для разгрузки и надобностей завода входятъ въ воложку съ приверха.

Въ Мотовилихинской воложкѣ, главнымъ образомъ, происходитъ выгрузка доставленныхъ въ судахъ дровъ, лѣсного и прочаго матеріала для нуждъ завода, а также и погрузка издѣлій съ завода. Весь лѣвый берегъ Мотовилихинской воложки, вдоль котораго у подошвы горы проходитъ Пермская желѣзная дорога, принадлежитъ казнѣ и имѣетъ ширину между бровкою берега и полотномъ ж. д. отъ 50 до 100 саженъ; вся эта мѣстность занята складомъ дровъ, лѣса и прочихъ матеріаловъ, а также строеніями, складами, принадлежащими сказанному заводу.

10. *Зимовка судовъ у г. Перми.* Зимовка у г. Перми расположена по лѣвому городскому берегу р. Камы, но никакой защиты для зимующихъ судовъ отъ осенняго и весенняго ледоходовъ не имѣется, а потому

---

*) При Казанскомъ Округѣ М. П. С. имѣется готовый проектъ и планъ на устройство загражденія Заозерскаго затона, составленный въ 1911 году.

здѣсь остаются зимовать только небольшія, безпалубныя барки разныхъ мелкихъ судовладѣльцевъ.

Пароходныя фирмы, какъ Каменскіе и Любимовы, у своихъ буксирныхъ пристаней и у заводовъ устроили для защиты зимующихъ судовъ ледорѣзы.

Въ зиму 1911—1912 года, подъ верхними ледорѣзами у Каменскихъ поставлены были на зимовку 2 порожнихъ баржи и 1 дебаркадеръ, тутъ же ниже ихъ, стояли 4 маленькихъ пароходика и одинъ казенный инспекторскій пароходъ. Подъ нижними ледорѣзами тоже фирмой Каменскихъ поставлено было 4 груженыхъ сѣномъ баржи, ниже ихъ стояли суда, груженыя сѣномъ, разныхъ лицъ, мелкія же суда прочихъ владѣльцевъ разбросаны были по всему городскому берегу. Въ зиму 1912—1913 г. подъ ледорѣзами Любимова зимовало 11 судовъ, изъ нихъ 2 парохода.

11. *Затонъ Курьинскій* расположенъ на правомъ берегу рѣки Камы за Курьинскимъ островомъ, въ 12 верстахъ ниже г. Перми, а отъ желѣзнодорожнаго моста не болѣе 5 верстъ. Затонъ этотъ, сравнительно, небольшой, длина его не болѣе 250—300 саженъ и ширина около 50 саж., глубина при меженнемъ горизонтѣ воды 8—9 четвертей; со стороны коренной Камы отдѣленъ островомъ, поросшимъ кустами; отъ весенняго ледохода суда, зимующія въ затонѣ, защищены съ приверха острова ледорѣзами, устроенными средствами фирмы Бр. Каменскихъ. На берегу затона имѣется дача Каменскихъ, а для зимующаго каравана построены мастерскія для ремонта судовъ и жилыя помѣщенія для служащихъ и рабочихъ. Ближайшія селенія къ затону деревни Заборная и Кайгородово находятся верстахъ въ 2—3-хъ. Не болѣе чѣмъ въ 3-хъ верстахъ отъ затона проходитъ Сѣверная желѣзная дорога и невдалекѣ отъ желѣзнодорожнаго моста, на правомъ берегу р. Камы есть разъѣздъ (безъ №), у котораго останавливаются пассажирскіе поѣзда.

Въ зиму 1911—12 г. въ затонѣ поставлено было Каменскими 8 пароходовъ, 2 дебаркадера и 4 баржи, остальныя суда Бр. Каменскихъ, за неимѣніемъ въ Курьинскомъ затонѣ мѣста оставлены на зимовку у города за ледорѣзами и въ Заозерскомъ затонѣ.

Курьинскій затонъ можно бы увеличить путемъ соединенія его съ озеромъ, такъ называемымъ „Кайгородово", посредствомъ прорытія канала. Озеро это находится отъ затона въ разстояніи не болѣе 150 саж., оно глубокое и обширное, длина его считается 250 саж. и ширина 50 саж., принадлежитъ оно обществу крестьянъ с. Мулловъ. При осуществленіи сказаннаго выше прорытія канала получился бы затонъ въ 700—800 саж. длины и 50—70 саж. ширины.

12. *Зимовка судовъ у г. Оханска* ниже Перми около 120 верстъ; суда здѣсь останавливаются у лѣваго городского берега только въ крайности, когда они бываютъ внезапно захвачены осеннимъ ледоходомъ. Отъ весенняго ледохода спасаются или за искусственными временными загражденіями, ледорѣзами, или за искусственными ледяными дамбами. Зимовка вообще небезопасна и потому здѣсь остаются постоянно зимовать только дебаркадеры и мелкія суденышки.

13. *Зимовка у г. Осы* ниже Перми въ 184 верстахъ. Останавливаются зимовать здѣсь суда только въ крайности, когда бываютъ захвачены внезапно осеннимъ ледоходомъ. Сохраняются отъ весенняго ледохода у лѣваго берега Камы близъ города Осы за небольшимъ пескомъ, гдѣ устраиваются искусственныя загражденія въ видѣ льдяной дамбы. Осеннимъ ледоходомъ 1912 г. было захвачено тутъ 15 пароходовъ и 14 груженыхъ и порожнихъ баржей. Для огражденія судовъ отъ весенняго

ледохода зимою было сооружено на счетъ казны нѣсколько ледорѣзовъ, благодаря которымъ а также и оттого, что весенній ледоходъ 1913 г. прошелъ сравнительно на невысокой водѣ, всѣ зимующія въ затонѣ суда сохранились.

14. *Зимовка у с. Галева* ниже устья рѣчки верстахъ въ 5-ти. Зимовка эта расположена у праваго берега за рынкомъ горы, и никакихъ огражденій со стороны Камы не имѣетъ. Про такую зимовку судовъ говорятъ на Волгѣ, что „суда зимуютъ на плесѣ". Зимовка у с. Галева не удобна и зимующія суда во время весенняго ледохода нерѣдко подвергаются опасности, бывали случаи, что суда ледоходомъ ломало и они тонули. Постоянно здѣсь ставятся на зимовку суда, принадлежащія Воткинскому казенному заводу, перевозящія матеріалы для завода, который находится въ 12 верстахъ отъ Камы. Отъ завода до Камы къ Галевской пристани проведена на счетъ завода желѣзная дорога. У села Галева нерѣдко останавливаются зимовать суда и частныхъ владѣльцевъ.

15. *Затонъ Симонихинскій* находится противъ гор. Сарапула, у лѣваго берега Камы; со стороны Камы защищенъ песчаною косою, поросшею лѣсомъ и кустарникомъ. Какъ входъ въ затонъ, такъ и въ самомъ затонѣ имѣется достаточная глубина. Въ 1912—1913 г. зимовало въ немъ 4 парохода, 7 груженыхъ и 4 порожнихъ баржи и 8 дебаркадеровъ. Затонъ отъ весенняго ледохода вообще безопасенъ.

16. *Затонъ Дербешенскій* находится ниже устья рѣки Бѣлой въ 3-хъ верстахъ, у лѣваго берега р. Камы и загражденъ со стороны рѣки пойменнымъ берегомъ. Затонъ глубокій и помѣстительный. Каждую зиму останавливаются въ немъ на зимовку груженыя нефтью суда, порожнія баржи и пароходы. Въ затонѣ имѣются жилыя помѣщенія для судовой команды. Затонъ имѣетъ то удобство, что ставящіяся въ него на зимовку баржи, груженыя до полной осадки нефтью, по открытіи навигаціи успѣваютъ доходить до г. Уфы безъ распаузокъ. Въ этомъ затонѣ иногда баржи во время зимы, въ виду безопасности отъ весенняго ледохода, грузятся хлѣбнымъ грузомъ. Селеній близко къ затону нѣтъ,—до гор. Мензелинска отъ затона считается 17 верстъ.

17. *Затонъ Свиногорскій* находится верстахъ въ пяти выше устья рѣки Вятки, и въ 10 верстахъ выше Соколокъ. Расположенъ на правомъ берегу рѣки Камы у села Свиногорья. Со стороны Камы затонъ защищенъ песчаною косою, поросшею кустарникомъ, кромѣ того съ верхней стороны въ 1902 г. устроены ледорѣзы.

Затонъ является безопаснымъ отъ весенняго ледохода и служитъ зимовочнымъ пунктомъ Камско-Вятскаго судоходства. Постоянной зимовки судовъ въ немъ почти не бываетъ, останавливаются въ немъ суда случайно застигнутыя осеннимъ ледоходомъ.

18. *Затонъ Чистопольскій* находится у города Чистополя на лѣвомъ берегу Камы; затонъ можетъ помѣстить болѣе ста судовъ. Со стороны Камы защищенъ песчаной косой, поросшей мелкимъ кустарникомъ и представляетъ вполнѣ удобную и безопасную отъ весенняго ледохода зимовку судовъ. Входъ въ затонъ заноситъ со стороны Камы песками, а самый затонъ иломъ, поэтому въ малую осеннюю воду за невозможностью попасть въ затонъ суда остаются зимовать подъ затономъ и вводятся въ него весною, по мѣрѣ прибыли воды въ рѣкѣ. На лѣвомъ берегу затона расположены амбары, въ которые зимою складывается хлѣбъ, а весною грузится въ суда. Чистополь считается большою хлѣбною пристанью, отправляющей иногда къ Рыбинску хлѣба до 5 милліоновъ пудовъ.

Затоны на рѣкѣ Бѣлой 1. *Старицкій затонъ* на лѣвомъ берегу рѣки Бѣлой, близъ г. Уфы.

2. *Ахлыстинскій затонъ* на лѣвомъ берегу р. Бѣлой въ 100 верст. ниже г. Уфы.

3. *Атасьевскій затонъ* на лѣвомъ берегу р. Бѣлой, выше устья р. Бѣлой на 114 верстѣ.

Затоны на рѣкѣ Окѣ 1. *Зимовка у г. Рязани.*

2. *Затонъ у г. Спасска* на лѣвомъ берегу р. Оки.

3. *Краснохолмскій* на лѣвомъ берегу р. Оки и села Ерахтуръ.

4. *Затонъ у дер. Кочемары,* на лѣвомъ берегу р. Оки.

5. *Касимовскій затонъ* на правомъ берегу р. Оки, противъ города Касимова.

6. *Инкинскій затонъ* на лѣвомъ берегу р. Оки, выше города Елатьмы въ 3-хъ верстахъ.

7. *Затонъ Рожновъ боръ* на правомъ берегу р. Оки, ниже Елатьмы въ 35 верстахъ.

8. *Затонъ Шиморскій* на правомъ берегу р. Оки, въ 3-хъ верстахъ отъ села Шиморскаго.

9. *Затонъ Дощатинскій* на правомъ берегу Оки, близъ пристани Дощатое.

10. *Липинскій затонъ* на правомъ берегу р. Оки, отъ с. Липни въ 5 верстахъ и отъ гор. Мурома выше въ 6 верстахъ.

11. *Муромскій затонъ* на правомъ берегу р. Оки, противъ г. Мурома. Входъ занесенъ пескомъ, поэтому и утратилъ свое прежнее значеніе.

12. *Горбатовскій затонъ* на правомъ берегу р. Оки, у города Горбатова.

13. *Затонъ Сеймовскій* на лѣвомъ берегу р. Оки, въ 12 верстахъ ниже города Горбатова.

14. *Затонъ Чернорѣцкій* на лѣвомъ берегу р. въ 45 верстахъ выше Н.-Новгорода.

15. *Затонъ Дуденевскій* на правомъ берегу р. Оки, въ 39 верстахъ выше Н.-Новгорода.

16. *Затонъ Доскинскій* на правомъ берегу р. Оки, въ 24 верстахъ выше Н.-Новгорода.

и 17. *Затонъ Борзовскій* на лѣвомъ берегу р. Оки (онъ же и Молитовскій), близъ селеній Борзовки и Молитовки въ 3-хъ верстахъ выше Нижняго-Новгорода.

Затоны на рѣкѣ Вяткѣ 1. *Иловатскій* на правомъ берегу р. Вятки, въ 82 верстахъ ниже гор. Вятки.

2. *Дубовскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки, въ 5-ти верстахъ ниже гор. Котельнича.

3. *Русская курья* въ р. Пижмѣ, притока р. Вятки, выше слоб. Кукарки на версту.

4. *Черноковскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки, въ 25 верстахъ выше Медвѣдки.

5. *Медвѣдковскій* близъ пристани Медвѣдки.

6. *Аракульскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки, ниже Медвѣдки въ 10 верс.

7. *Армянскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки, 15 в. ниже Малмыжа.

8. *Поползиха* на правомъ берегу р. Вятки, 6 вер. ниже Армянскаго
9. *Мотанскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки, 7 вер. ниже Поползихи.
10. *Лубянскій* на лѣвомъ берегу р. Вятки въ 54-хъ верстахъ выше устья р. Вятки.

Заторъ—(см. „ледоходъ").

Затѣняетъ.—Осенью въ ночное время тѣнью, бросаемой гористымъ берегомъ или растущимъ на берегу лѣсомъ, иногда совершенно закрываетъ и дѣлаетъ незамѣтнымъ для глаза находящіеся вблизи берега предметы—осередки, острова или суда; въ такихъ случаяхъ и говорятъ—„затѣняетъ". Это явленіе представляетъ большую опасность для идущихъ судовъ.

Затягаетъ или **затягиваетъ**.—Иногда теченіемъ хвостъ воза, т. е. заднія суда, несмотря на то, что переднее судно къ пароходу идетъ на буксирѣ правильно, относитъ въ проранъ, проносъ, подъ косу у перекатовъ, или за песокъ. Говорятъ: заднія суда „затягаетъ".

Захвостоватое дерево, т. е. такое дерево, у котораго комель толстъ, а вершина тонка.

Землечерпательница (землечерпательный снарядъ). Такъ называется на волжскомъ бассейнѣ желѣзное судно 15—25 саженъ длиною и саж. 5—6 шириною съ паровыми механическими приспособленіями, черпаками или ковшами, посредствомъ которыхъ черпается со дна рѣки песокъ для углубленія въ данномъ мѣстѣ рѣки. Вынимаемый грунтъ отвозится на особо устроенныхъ желѣзныхъ судахъ, называемыхъ шаланд-

Рис. 8. Землечерпательница.

дами, на другое мѣсто рѣки, гдѣ онъ не представляетъ препятствія для судоходства. Землечерпательницы, снабженныя приспособленіями для высасыванія мягкаго грунта и перекладывающія его черезъ трубы, наз. землесосами (сосунами). По перекату землечерпательницы переводятся посредствомъ цѣпи отъ завезеннаго впередъ якоря, выбираемой на паровую лебедку. При каждой землечерпательницѣ имѣется буксирный пароходъ, назначеніе котораго состоитъ въ перевозкѣ шаландъ, а также

въ перестановкѣ снаряда на длинныхъ перекатахъ съ одного мѣста на другое, а также съ одного переката на другой.

За-границей землечерпаніе для улучшенія мореходства и судоходства началось ранѣе, чѣмъ у насъ. Въ 1859 году Гамбургская фирма Годефрау и Байтъ предложила построить для р. Волги для дноуглубительныхъ работъ двѣ землечерпательныхъ машины съ шаландами и два парохода. Въ пути слѣдованія изъ Гамбурга на Нѣмецкомъ морѣ шаланды затопило во время бури. По контракту землечерпательницы должны были имѣть длину 100 фут., ширину 25 фут., при осадкѣ $2^1/_2$ фута, паровую машину 20 силъ, одну черпаковую раму, проходящую въ прорѣзѣ судна, устроенномъ на правой сторонѣ корпуса съ шестнадцатью черпаками, емкостью по 5 куб. фут. Машина и котелъ помѣщены съ лѣвой стороны; приводы для черпаковъ ременные; шпили и ворота желѣзные, приводимые въ дѣйствіе паромъ и въ ручную; работоспособность, при глубинѣ отъ $2^1/_2$ до $5^1/_2$ фут.—10 куб. саж. въ часъ.

Эти построенныя двѣ машины прибыли въ Петербургъ въ октябрѣ 1860 года. По освидѣтельствованіи и испытаніи пароходы были приняты, а землечерпательницы вслѣдствіе превышенія осадки на $11^1/_2$ дюймовъ и поломки механизма приняты не были впредь до слѣдующаго 1861 г. На зимовку эти землечерпательницы были отведены въ Гребной портъ морского вѣдомства. По приведеніи землечерпательницъ въ должный порядокъ въ іюнѣ 1861 года было произведено вторичное испытаніе снарядовъ, причемъ на этотъ разъ они оказались удовлетворяющими условіямъ контракта, за исключеніемъ осадки, но были приняты. Землечерпательницы были доставлены на Волгу по Маріинской системѣ лишь въ октябрѣ мѣсяцѣ и за позднимъ временемъ къ работамъ приступить было нельзя и ихъ поставили на зимовку.

Эти первыя машины начали работу съ 1862 г.*) Кромѣ этихъ двухъ машинъ въ этомъ же году прибыли изъ-за-границы еще двѣ машины. Съ этого года на р. Волгѣ и ея притокахъ постепенно количество землечерпательныхъ машинъ стало увеличиваться, что видно изъ прилагаемой ниже таблицы:

Годъ постройки.	№№ снарядовъ въ 1913 году.	СИСТЕМА СНАРЯДОВЪ.	Стоимость въ руб.	Предполагаемая часовая производительность. въ 1914 г.	Гдѣ производила работы въ 1913 г.
1862	13	Землечерпательница	45000	5,8	Волжская.
„	14	„	51000	6,12	„
„	15	„	51000	7,38	„
„	1	„	70000	13,27	Камская.
1879	16	„	56000	6,79	Волжская.
1892	1	„	175000	15,52	„
„	12	Землесосъ.	142000	14,64	„
1893	3	Землечерпательница.	142295	13,90	„
1894	2	„	175000	13,54	„
„	4	„	139563	13,32	„
1895	21	Землесосъ.	67500	—	„
1896	5	Землечерпательница.	150213	14,24	„
„	6	„	181025	17,80	„
1899	7	Землесосъ.	513000	52,02	„
„	8	„	513000	49,54	„
1900	19	Землечерпательница.	240000	26,63	„

*) Свѣдѣнія взяты изъ историческаго обзора м. п. с. за 1900 г.

Годъ постройки.	№№ снарядовъ въ 1913 году.	СИСТЕМА СНАРЯДОВЪ.	Стоимость въ руб.	Предполагаемая часовая производительность въ 1914 г.	Гдѣ производила работы въ 1913 г.
1900	10	Землечерпательница.	150000	12,00	„
1902	17	„	122000	—	„
1904	18	„	235000	14,90	„
„	19	„	235000	10,90	„
„	2	„	142609	12,83	Камская.
1905	20	„	80925	—	Волжская.
„	3	„	130000	9,70	Камская.
1910	10	Землесосъ.	126722	5,05	Вятская № 1.
1911	1	Землечерпательница.	128482	14,97	Бѣльская.
1912	22	„	99979	15,00	Волжская.
„	23	„	188054	—	„
„	24	„	172800	—	„
„	1	„	97907	10,00	Унжинская.
—	4	„	220393	—	Камская.
—	5	„	191624	14,97	„
1913	26	„	281150	—	Волжская.
—	27	„	281150	—	„
—	28	„	245000	—	„
—	25	„	303800	—	Устье Волги.

Изъ этой таблицы видно, что землечерпательный караванъ на Волгѣ съ каждымъ годомъ увеличивается и въ 1914 г. доведенъ до 35 снарядовъ въ Казанскомъ Округѣ М. П. С. Такъ и Московскій Округъ теперь имѣетъ въ своемъ распоряженіи 9 снарядовъ, изъ которыхъ 5 работаетъ на р.р. Окѣ и Клязьмѣ и 4 на р. Москвѣ. Въ настоящее время благодаря землечерпанію глубина на перекатахъ обезпечена между Рыбинскомъ и Нижнимъ 7—8 четвертей, а ниже 10 четвертей.

За чужую.—Когда буксирный пароходъ, идущій съ буксируемыми судами противъ теченія, сбившись съ фарватера, въ особенности въ темную ночь, зайдетъ за ухвостье песчаныхъ отмелей, говорятъ: зашелъ „за чужую". Иногда и пассажирскіе пароходы по ошибкѣ заходятъ за чужую (см. заводная).

Защечило—т. е. „рыскнуло" судно, идущее на буксирѣ парохода противъ теченія въ сторону отъ своего курса, иными словами, приняло положеніе поперекъ теченія. Когда за пароходомъ на буксирѣ идетъ два, три, четыре и болѣе судовъ и если переднее судно рыскнетъ въ сторону изъ тиховода, суводи, изъ-подъ гряды, песка и проч., то второе и остальныя пойдутъ за переднимъ судномъ; переднее начинаетъ выравниваться и далѣе уклоняется уже въ противоположную сторону, заднія получаютъ то-же направленіе. Вслѣдствіе этого получается между судами кривая ломаная линія. Говорятъ, что баржи ставитъ козломъ или баржа баржу подчегинила (см. подчегинило), отъ этого рули ломаются, а у нѣкоторыхъ ихъ сшибаетъ бухтами и совсѣмъ.—Такіе случаи опасны въ весеннее время при быстромъ теченіи рѣки.

Заѣло.—Такъ говорятъ про снасть, засѣвшую въ блокѣ, цѣпь въ клюзѣ и проч.

Звено—составная часть цѣпи, сдѣланная изъ круглаго желѣза въ формѣ овала. Подробности см. „цѣпь".

Землянка.—Такъ называются небольшія временныя жилыя помѣщенія для жилья сторожей или вахтенныхъ при зазимовавшихъ судахъ, гдѣ

нѣтъ близко жилыхъ помѣщеній и въ нѣкоторыхъ случаяхъ на перекатахъ для постовой прислуги. Это незатѣйливое и примитивное помѣщеніе устраивается обыкновенно въ берегахъ рѣки, наприм. въ яру, гдѣ вырывается со стороны берега въ глубь небольшое пространство земли размѣромъ приблизительно $1^1/_2 \times 1^1/_2$ сажени, высота стѣнъ 3—$3^1/_2$ аршина. Причемъ стѣны и потолокъ дѣлаются досчатые, крыша изъ досокъ на скатъ на двѣ стороны, и застилается сверху землей; въ зимовочныхъ землянкахъ ставится печка и полъ застилается досками, дверь и окна выходятъ въ сторону рѣки, потому что три стѣны у нихъ всегда остаются глухими. Въ лѣтнихъ помѣщеніяхъ землянокъ полы не настилаются, а остаются земляными и въ осеннее время эти землянки отапливаются желѣзными печами.

Зимовка—мѣсто, гдѣ зимуютъ суда, которыми бываютъ затоны, воложки, а иногда открытое плесо рѣки.—Въ открытомъ мѣстѣ остаются зимовать только въ крайнемъ случаѣ, когда суда застигнетъ ледоходъ, и нѣтъ вблизи мѣста, удобнаго для зимовки. По окончаніи навигаціи при постановкѣ судовъ на зимовку, необходимо знать самый низкій осенній горизонтъ воды въ рѣкѣ, чтобы въ случаѣ дальнѣйшаго спада воды, суда не могли-бы обсохнуть. Знать это необходимо по той простой причинѣ, что осенью вода въ Волгѣ иногда прибываетъ, и уровень ея сравнительно съ меженнимъ временемъ становится болѣе высокимъ; во время ледохода вода идетъ на убыль, вслѣдствіе чего, если суда будутъ поставлены неосмотрительно и безъ принятія въ разсчетъ вышепоименованныхъ обстоятельствъ, они могутъ обсохнуть. Поэтому если представится возможность довести судно до зимовки, его учаливаютъ, для чего подаютъ съ носу и кормы на берегъ запасные якоря и „отдаютъ“ (спускаютъ) въ воду становой якорь, вообще, заботятся о надежной учалкѣ, по крайней мѣрѣ, настолько, чтобы судно крѣпко держалось на мѣстѣ и даже при самомъ сильномъ осеннемъ вѣтрѣ не могло-бы быть вынесеннымъ затоннымъ льдомъ изъ затона въ рѣку, что легко можетъ случиться при дурной учалкѣ, особенно во время оттепелей, когда ледоходъ еще не окончился. По окончательной постановкѣ парохода или вообще судна на зимовку, все находящееся на немъ имущество и матеріалъ провѣряются, и имъ составляется подробная опись, затѣмъ снасти, буксиры, за исключеніемъ только тѣхъ, которыми учалены пароходы и суда, подвѣшиваются въ баржахъ на особо устроенныхъ козлахъ или подвязяхъ; если-же при пароходѣ баржъ нѣтъ, то снасти убираются на берегъ въ сарай, который для этого и ставится у мѣста зимовки парохода, хотя иногда снасти оставляются и на пароходѣ, будучи подвѣшенными подъ тентомъ на подвязи, что дѣлается для того, чтобы во время зимы онѣ не подвергались порчѣ отъ сырости. Имущество, не подвергающееся порчѣ, съ парохода снимается и складывается на удобномъ мѣстѣ вблизи зимовки, а лодки вытаскиваются на берегъ. Такелажъ, которымъ учаливается пароходъ и буксируемыя имъ суда, убирается только при полномъ наступленіи зимы. При уборкѣ судового имущества, корпусъ судна чистится и моется, а, затѣмъ, по окончаніи уборки, какъ пароходъ, такъ и остальныя суда осматриваются. Объ оказавшихся поврежденіяхъ и необходимыхъ передѣлкахъ и исправленіяхъ составляется дефектъ. Если капитанъ не остается на зимовку при пароходѣ, то вмѣсто него оставляются знающіе люди, которымъ не рискованно довѣрить имущество, пароходъ и буксируемыя имъ суда, а, именно: помощники капитана, а если помощника не имѣется, то его при такихъ случаяхъ замѣняютъ или конторщики или багажные приказчики. Для ремонта машины на мѣстѣ зимовки остаются машинистъ, его помощникъ,

масленщики и кочегары; количество послѣднихъ зависитъ какъ отъ величины парохода, такъ и отъ того, въ какихъ размѣрахъ предполагается ремонтъ. Кромѣ того, на зимовкѣ остается зимовочная команда, состоящая частію изъ служившихъ во время минувшей навигаціи матросовъ, а частію изъ вновь нанимаемыхъ, если изъ навигаціонной команды не найдется желающихъ остаться на зимовкѣ. Если пароходъ остановится въ своемъ затонѣ, гдѣ у владѣльца его имѣется свой механическій заводъ и конторы, или одна контора, при которой находится довѣренный, то пароходъ и суда сдаются въ его распоряженіе, причемъ онъ и производитъ необходимый ремонтъ. Если пароходъ зазимуетъ внѣ своего затона, то на мѣстѣ его зимовки строится какъ для находящихся при немъ служащихъ, такъ и для ремонта машины особое временное жилое помѣщеніе, называемое обыкновенно „зимовкой"-же. Иногда-же, если вблизи зимовки находятся селенія, то капитанъ и другія лица, составляющія пароходную администрацію, живутъ въ этихъ селеніяхъ, а въ зимовкахъ-землянкахъ помѣщается одна команда. Съ перваго-же дня постановки на зимовку парохода и судовъ назначается строгая вахта изъ числа зимовочной команды.

Судопромышленники имѣютъ право ставить свои суда на зимовку, гдѣ пожелаютъ, но суда съ легковоспламеняющимися и взрывчатыми веществами должны становиться отдѣльно. При постановкѣ на зимовку нѣсколькихъ судовъ на одномъ мѣстѣ, на нихъ должны соблюдаться слѣдующія правила:

1) Не дозволяется держать огонь и курить табакъ.

2) Пока не встанетъ ледъ, имѣть въ готовности не менѣе 6 ведеръ съ темляками на каждомъ суднѣ.

3) Пароходы, на которыхъ должны производиться работы съ употребленіемъ огня, какъ разборка и сборка машинъ, должны становиться, по возможности, ближе къ берегу, а суда, которыя требуютъ подсушки, должны становиться въ отдаленіи отъ остальныхъ карауловъ (см. „жаровня").

4) Зимовки и кузницы должны ставиться въ отдаленіи отъ судовъ.

5) Варить смолу и варъ должно на подвѣтренной сторонѣ и въ нѣкоторомъ разстояніи отъ зимующихъ судовъ и строеній.

и 6) При судахъ должны быть караульщики, которые обязаны держать между собою по очереди вахту.

Зонтъ—особаго устройства крыша, деревянная или желѣзная, на пароходахъ и судахъ.

Зыбь—Волненіе воды въ рѣкѣ, или колебаніе ея послѣ большого волненія.

И.

Идти въ корму *(морск. въ кильватеръ)*. Такъ идутъ за пароходомъ буксируемыя имъ суда. Если нѣсколько судовъ, идущихъ одно за другимъ, приближаются къ встрѣчному судну, то принимаетъ или измѣняетъ курсъ судно, идущее впереди, остальныя-же должны слѣдовать за нимъ, оставаясь въ его струѣ (кильватеръ), если-же этого выполнить нельзя, то должны остановить ходъ и пропустить встрѣчное судно. По каналамъ Маріинской системы, за рѣдкимъ исключеніемъ, когда требуется продолжительная остановка какого-либо судна, всѣ суда идутъ другъ другу въ корму и, въ силу существующихъ правилъ, не могутъ обходить другъ друга.

Извилина—кривыя мѣста рѣки, гдѣ она течетъ зигзагами. *Извилистое плесо.*

Излопастить парусъ, т. е. поставить его по вѣтру, когда послѣдній дуетъ перпендикулярно судну.

Излучины—то-же, что и извилины.

Изъ бухты вонъ!—предостерегательная команда предъ „отдачей" якоря, чтобы кто нибудь не попалъ въ бухту, т.-е. въ кругъ смотаной снасти, каната и т. п, потому что когда отдадутъ якорь, то канатъ очень быстро „сучитъ" (падаетъ) въ воду.

Иллюминаторъ—толстое, круглое призматическое стекло, вставленное или въ палубу, или въ судовой бортъ, вмѣсто окошекъ. На волжскихъ пароходахъ иллюминаторами также называются небольшія рубки надъ машиннымъ отдѣленіемъ и т. п.; дѣлаются они изъ деревянныхъ рамъ со вставленными въ послѣднія стеклами. Иллюминаторы нѣсколько возвышаются надъ палубой.

Илъ—глинистая, вязкая, мелко истертая земля пепелистаго цвѣта на днѣ рѣкъ или осадокъ бывшихъ водъ (смотр. „баткакъ").

Ильмень—озеро, образующееся или отъ широкаго разлива рѣки или въ которое впадаетъ рѣка и вновь изъ него-же вытекаетъ. У ильменя берега въ камышевыхъ тростниковыхъ мокрыхъ зарослях, такъ что голое, чистое озеро не ильмень. Ильмени во множествѣ изобилуютъ въ дельтѣ Волги, наприм. *Чадинскій* ильмень, черезъ который проходитъ Чеканный ерикъ, ниже Могильнаго бугра. Какъ по величинѣ и очертаніямъ, такъ и по глубинѣ ильмени весьма разнообразны и врядъ-ли могутъ быть подведены подъ извѣстные типы; при томъ и способъ соединенія ихъ съ Волгою весьма разнообразенъ. Весною, когда частиковая рыба идетъ въ нерестища, она стремится въ ильмени, гдѣ мечетъ икру и находитъ себѣ обильную пищу для кормежки послѣ истощающаго ее акта икрометанія. Въ ильменяхъ выростаетъ и народившійся малекъ, находящій здѣсь массу личинокъ, моллюсковъ, червей и насѣкомыхъ. Важность ильменей для рыболовства и рыбоводства сознана не только рыбопромышленниками, но и правительствомъ, которымъ было ассигновано на поддержку и лучшее устройство ильменей 50000 рублей.

Инвентарь—подробная опись судового имущества съ означеніемъ количества, вѣса и стоимости.

Инерція—свойство тѣлъ оставаться въ томъ состояніи, въ какомъ они находятся, до тѣхъ поръ, пока постороннія причины не измѣнятъ этого состоянія, наприм., въ силу инерціи продолжаютъ движеніе: пароходъ, работа машины котораго остановлена, хотя-бы онъ и шелъ противъ теченія; буксируемое пароходомъ судно по остановкѣ парохода и пр.

Интервалъ—вообще, промежутокъ, разстоянія мѣста и времени. На рѣкахъ волжскаго бассейна интервалами называются промежутки между стоящими въ линіяхъ и на якоряхъ судами.

Истокъ рѣки. Истокомъ называется тотъ пунктъ, гдѣ рѣка беретъ свое начало (ключъ, озеро, ручей, болото и т. п.), напримѣръ рѣка Волга беретъ свое начало изъ озера Волго, а рѣка Шексна изъ Бѣлаго озера.

К.

Кабала—по древнимъ русскимъ законамъ вообще обязательство или актъ, которымъ укрѣплялись одному лицу какія-либо права на имущество или дѣйствія другого лица. Въ частности-же кабалой назывались:

1) обязательства свободныхъ людей служить своимъ заимодавцамъ вмѣсто платы процентовъ (*служилая кабала*, которая была *вѣчная* или *срочная*); 2) закладныя и всякія заемныя обязательства, за неисполненіе которыхъ давшій ихъ *выдавался головой* (*кабала закладная*). Кабалой называется также и самый долгъ, а также всякая пеня, бѣда, напраслина. На Волгѣ срочной кабалой называлось то обязательство, когда выкупившій крѣпостного или рекрута купецъ бралъ съ послѣдняго кабалу на шесть лѣтъ. Кабала всякаго рода была особенно распространена среди бурлаковъ, и возникала она слѣдующимъ порядкомъ: обыкновенно бурлакъ забиралъ впередъ деньги и обязывался отработать ихъ, но съ уменьшеніемъ заработной платы почти на $^1/_4$ сравнительно съ платою, получаемой некабальными бурлаками. Въ кабалу также отдавали помѣщики своихъ крѣпостныхъ, причемъ деньги за работу получалъ владѣлецъ крѣпостного, самъ-же отданный въ кабалу пользовался только харчами купца его законтрактовавшаго, но это обязательство вовсе не было обременительно для купца, такъ какъ всѣ служащіе и рабочіе въ прежнее время получали хозяйскіе харчи, да, наконецъ, при дешевизнѣ жизненныхъ продуктовъ и, при такъ называемомъ, артельномъ котлѣ, расходъ на пропитаніе кабальнаго былъ ничтоженъ. Насколько выгодна была кабала для хозяина, настолько-же она ложилась тяжелымъ ярмомъ на кабальнаго, не имѣвшаго ни денегъ, ни возможности оставить работодателя въ случаѣ какого-либо притѣсненія, которыми наша старина была такъ чревата. Поэтому, естественно, что въ кабалу шли люди или по принужденію, или уже совершенно обнищавшіе и не имѣвшіе никакихъ средствъ къ существованію. Кабала среди бурлаковъ продолжалась иногда очень долго и не имѣла точно опредѣленнаго срока, такъ какъ кабальный, забирая у хозяина заимообразно деньги, при тяжелыхъ условіяхъ кабальнаго обязательства, не имѣлъ никакой возможности отработать занятыхъ денегъ и все болѣе и болѣе запутывался въ долгахъ и, случалось, что отъ кабалы его избавляла только смерть или полная безпомощность, когда хозяинъ находилъ для себя невыгоднымъ его даже кормить.

Кабальный—человѣкъ, находящійся въ кабалѣ (смотр. „кабала“).

Кабель—на морскихъ судахъ канатъ большого якоря, а *кабельтовъ*—канатъ малаго якоря; мѣсто, гдѣ хранятся якорные канаты, на морскихъ судахъ называется *кабельгаттомъ*. На Волгѣ кабель —телеграфный проволочный канатъ, проложенный по дну рѣки отъ одного берега къ другому. Направленіе такихъ телеграфныхъ канатовъ обозначается сигнальными столбами, съ укрѣпленными на вершинахъ ихъ круглыми щитами, окрашенными желтымъ цвѣтомъ съ черными крестообразными полосами. Сигнальные столбы устанавливаются на одномъ изъ береговъ, болѣе возвышенномъ: на рѣкахъ шириною менѣе 150 саж.—по одному, въ 50 саж. выше и ниже мѣста прокладки подводнаго телеграфнаго каната, а на болѣе широкихъ рѣкахъ—по два, въ створныхъ линіяхъ, въ 50 саж. выше и ниже направленія подводнаго каната. На каналахъ каждый подводный телеграфный переходъ обозначенъ однимъ только сигнальнымъ столбомъ, установленнымъ на одномъ изъ береговъ. Сверхъ того, на рѣкахъ шириною болѣе 200 саж. устанавливаются плавучія вѣхи, окрашенныя въ надводной части поясами желтаго и чернаго цвѣта. Въ ночное время линіи знаковъ освѣщаются фонарями со стеклами желтаго цвѣта, подвѣшанными къ сигнальнымъ столбамъ по два на каждомъ переходѣ. При прохожденіи судовъ черезъ мѣста, гдѣ положены подводные телеграфные канаты, чтобъ не повредить ихъ, судохозяева, судоуправители, лоцмана, равно какъ и судовые рабочіе, должны соблюдать слѣ-

дующія мѣры предосторожности: на всемъ пространствѣ, огражденномъ береговыми и плавучими знаками, ни подъ какимъ видомъ не бросать съ судовъ якорей, лотовъ или другихъ тяжелыхъ предметовъ, а на каналахъ— не причаливать судовъ противъ сигнальнаго столба. Въ случаѣ слѣдованія судна со спущеннымъ якоремъ или лотомъ непремѣнно поднимать ихъ за полверсты до перваго сигнальнаго столба и затѣмъ спускать не ранѣе, какъ миновавъ второй такой-же сигнальный столбъ. При каждомъ подводномъ телеграфномъ канатѣ находится сторожъ, имѣющій нагрудную бляху съ телеграфнымъ знакомъ и надписью „телеграфный сторожъ". На Волгѣ кабели проложены: 1) въ Ярославлѣ, 2) Костромѣ, 3) Нижнемъ-Новгородѣ, на Окѣ, 4) на 5 верстъ выше Казани, 5) выше Саратова, у с. Пристаннаго, 6) ниже Саратова, у деревни Береговой Увекъ, 7) выше Царицына, у с. Александровки (Рынокъ тожъ) и 8) въ Астрахани, у Нобелевскаго завода.

Кабельная работа—(см. „канатъ").

Кабестанъ—вертикальный снабженный особымъ механизмомъ, якорный воротъ. Кабестанными пароходами назывались такіе пароходы, которые приводились въ движеніе канатомъ, завезеннымъ впередъ, со вчаленнымъ въ него якоремъ и наворачиваемымъ на воротъ силою паровой машины. Воротъ кабестаннаго парохода назывался шкивомъ. Кабестанные пароходы появились на Волгѣ въ началѣ пятидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія и замѣнили собою коноводныя машины. Кабестанные пароходы имѣли большое сходство съ коноводными машинами и по типу и по управленію ими, а также и размѣрами, съ тою лишь разницею, что первыя приводились въ движеніе паровою силою, а вторые конною, а кромѣ того нѣкоторые кабестаны были въ желѣзныхъ корпусахъ. Первый кабестанъ на Волгѣ былъ построенъ г. Татарниковымъ, ему была дана привиллегія на десять лѣтъ, но плавалъ онъ не долго, т. к. былъ конфискованъ за казенныя по подряду неустойки и поставленъ на Камскомъ устьѣ, гдѣ обсохъ и стоялъ до тѣхъ поръ, пока корпусъ его не сгнилъ, а машинныя части были растащены неизвѣстно куда.

Кабестановъ было построено на Волгѣ весьма ограниченное количество, всего лишь 25 судовъ и при нихъ было 30 забѣжекъ.

Списокъ кабестанныхъ пароходовъ, забѣжекъ при нихъ и кому они принадлежали.

КАБЕСТАНЫ.				ЗАБѢЖКИ.	
Джонсу	„Батраки"	24	силъ.	„Шустрый"	18 силъ.
Духинову	„Коломна"	60	„	„Копье"	40 „
Журавлеву	„Грозный"	50	„	„Быстрый"	24 „
„	„Михаилъ"	70	„	„Казань"	24 „
„	„Николай"	35	„	„Рыбинскъ"	24 „
„	„Шексна"	60	„	„Суда"	24 „
				„Случайный"	24 „
Иконникову	„Испытанный"	40	„	„Неуступный"	24 „
Колчину	„Акула"	30	„	„Вьюнъ"	30 „
Красникову	„Симбирскъ	60	„	„Скворецъ"	24 „
				„Комаръ"	12 „
Кавк. и Мерк.	„Н.-Новгородъ"	30	„	„Проворный"	24 „
				„Скороходъ"	24 „

Котельникову	„Полезный“	35	силъ.	„Поспѣшный“	24	силъ.
Крохоняткину	„Ярославль“	50	„	„Малоярославецъ“	30	„
„	„Проворный“	24	„	„Которость“	16	„
Бр. Тагуновымъ	„Одесса“	24	„	„Джонка“	12	„
Камск.-Волжск.	„Астрахань“	50	„	„Чайка“	24	„
„	„Камышинъ“	24	„	„Чижикъ“	24	„
О-ву Вулканъ	„Богатырь“	60	„	„Соловей Разбойн.“	40	„
„	„Владимиръ“	60	„	„Удалой“	40	„
Ненюкову	„Авраамъ“	60	„	„Стефанъ“	25	„
„	„Краснослободскъ“	24	„	„Мокша“	17	„
„	„Пенза“	40	„	„Сура“	24	„
Плигину	„Іосифъ“	60	„	„Михаилъ“	30	„
Рахманову	„Москва“	60	„	„Николай“	30	„
Максимову	„Самара“	60	„	„Буянъ“	24	„
				„Соколенокъ“	24	„
Блинову	„Левъ“	60	„	„Голубь“	40	„
				„Соколикъ“	24	„

Всего 25 кабестановъ и 30 забѣжекъ.

Кабестанные пароходы имѣли большею частію деревянные корпуса и строились на Волгѣ въ Балахнинскомъ уѣздѣ. Для постановки въ нихъ паровыхъ машинъ и котловъ, корпусъ судна спускали къ механическимъ заводамъ, гдѣ окончательно они и достраивались.

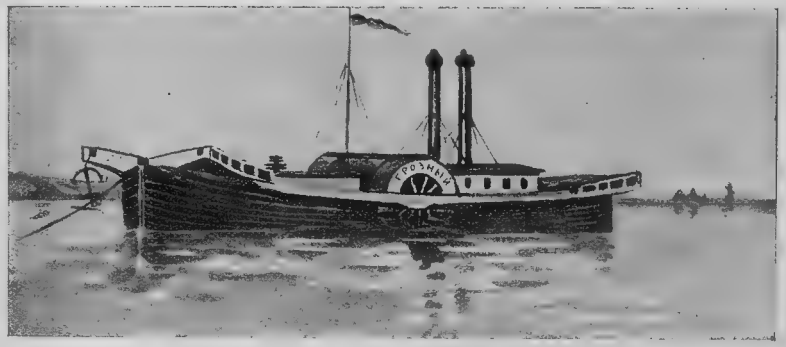


Рис. 9. Кабестанъ.

Размѣры кабестанныхъ пароходовъ были до 30 саженъ длиною, шириною—5—6 саж., высота бортовъ до 20 четвертей аршина. Машины имѣли отъ 30 до 60 силъ, при каждомъ кабестанномъ пароходѣ для завода подачи находилось по одному небольшому пароходику 20—30 силъ, называемые забѣжками, при нѣкоторыхъ кабестанахъ имѣлось и по двѣ забѣжки. Кабестаны имѣли колеса и руль, какъ и у буксирнаго парохода, но въ дѣйствіе колеса и руль во время хода противъ теченія съ возомъ не приводились, они приводились въ дѣйствіе, когда кабестанъ возвращался обратно безъ воза по теченію. Осадку кабестаны имѣли 6—7 четвертей. Наружность кабестановъ была некрасива—надпалубныхъ построекъ они не имѣли, кромѣ одной кухни, т. к. всѣ служащіе и рабочіе помѣщались въ трюмѣ судна. Груза на себя кабестаны не принимали, отапливались паровые котлы дровами, дрова для дѣйствія кабестана

всегда находились въ особомъ небольшомъ суднѣ, наз. дровянкою, вмѣщающемъ въ себѣ дровъ до 30 пятериковъ и подчаленномъ къ кабестану съ правой стороны. Такихъ дровянокъ пароходства имѣли десятки и они были разставлены на извѣстныхъ дистанціяхъ на дровяныхъ пристаняхъ Когда на дровянкѣ, идущей при кабестанѣ, дрова израсходывавались на топливо, она сдавалась къ дровяной пристани, а вмѣсто ея подводилась забѣжкой другая груженая дровами и также подчаливалась къ кабестану, какъ и первая. Это дѣлалось для того, чтобы не задерживать кабестана за погрузкою дровъ въ пути слѣдованія.

Кабестанные пароходы плавали исключительно по Волгѣ, отъ Астрахани до Рыбинска и попутныхъ пристаней, главнымъ образомъ отъ Самары и устья Камы. Доставляли они хлѣбный грузъ, желѣзо, и съ устья Оки мокшаны. Подчаливали за кабестаномъ большихъ подчалковъ 5—6 штукъ съ грузомъ 500—600 тысячъ пудовъ, мелкихъ судовъ, какъ желѣзняковъ и коломенокъ, до 50 судовъ, а мокшанъ 10—15 штукъ съ грузомъ отъ 400—до 500 тысячъ пудовъ.

Кабестанные пароходы имѣли очень большое вооруженіе, какого ни одно волжское даже и морское судно и пароходъ не имѣли. На кабестанѣ имѣли: 1 становой якорь до 120—130 пуд., шейма къ нему въ 60 саж. длины и 14 дюймовъ въ окружности, вѣсомъ около 200 пудовъ, сука къ этому якорю тоже въ 60 саж. длины и 9 дюймовъ въ окружности, ходовыхъ большихъ завозней для завоза подачи четыре—три изъ нихъ всегда находились въ дѣйствіи, а четвертая запасная; ходовыхъ снастей для подачъ по 10 косяковъ въ каждой завознѣ по 100 саженъ длины, вѣсомъ каждый косякъ 250—300 пудовъ, толщиною 14—16 дюймовъ. Въ каждой завознѣ для подачъ имѣлся одинъ такъ наз. ходовой якорь 100—120 пудовъ вѣсу. Четвертая завозня ходовыхъ косяковъ не имѣла, а въ ней находился одинъ ходовой якорь въ запасѣ, вѣсомъ какъ и первые. Одинъ запасный косякъ, назыв. шишка, 100 саж. длины, 12 дюймовъ въ окружности, вѣсомъ до 120 пуд., разныхъ мелкихъ косяковъ до 100 пудовъ. Кромѣ того для учалки и причалки къ кабестану судовъ употреблялись старые двухъ-водные, т. е. бывшіе въ употребленіи двѣ навигаціи, ходовые косяки до 2000 пудовъ. Суда причаливались къ кабестану, а также и между собою очень крѣпко. Помимо этихъ учалокъ крестовыхъ и возжевыхъ съ кабестана прокладывался чрезъ весь караванъ одинъ косякъ, конецъ его крѣпился на заднемъ суднѣ и за кормовые ухваты натягивался чрезъ шкивъ и крѣпился, другой его конецъ на кабестанѣ. Этотъ учалочный косякъ назыв. телеграфъ.

Служащихъ и рабочихъ на кабестанѣ-пароходѣ во время навигаціи находилось при дѣйствіи его: 1 командиръ, 1 помощникъ его, 1 багажный приказчикъ, 1 лоцманъ, 1 его помощникъ, 1 шкивный мастеръ, 36 человѣкъ шкивныхъ рабочихъ (работа 3-хъ смѣнная), 12 человѣкъ клевальщиковъ (работа 3-хъ смѣнная), 1 водоливъ, 1 кокъ (кашеваръ), 2 стопорщика подростка мальчика 16—17 лѣтъ (работа 2-хъ смѣнная), безотлучно находившихся у рупора для передачи команды, 36 человѣкъ рабочихъ завозенныхъ по 9 человѣкъ въ каждой завознѣ (работа 3-хъ смѣнная), 4 человѣка корщиковъ (кормщики или рулевые), 1 машинистъ, 1 его помощникъ, 2 масленщика и 6 человѣкъ кочегаровъ. Кромѣ того на забѣжкѣ служащихъ было 12 человѣкъ, т. е. лоцмана, матросы, машинистъ, помощникъ, масленщики и кочегары. Всѣхъ служащихъ отъ 100 до 130 человѣкъ, не считая 4-хъ служащихъ на дровянкѣ. Кабестанъ двигался противъ теченія посредствомъ завезеннаго якоря съ подачей, выбираемой воротомъ чрезъ шкивъ, по 3 версты въ часъ; подача подавалась, т. е. завозилась, впередъ судна на 800—900 саженъ,

а въ мелководье меньше, иногда только на 50—100 саж., въ зависимости отъ мѣстности рѣки. Въ прямомъ плесѣ подача завозилась дальше, а въ кривыхъ извилистыхъ мѣстахъ и перекатахъ короче. Въ ночное время надъ брошеннымъ съ завозни отъ подачи якоря держалась лодка съ фонаремъ при двухъ рабочихъ. Кабестаны при благопріятныхъ условіяхъ уходили въ сутки 60—70 верстъ.

Во время хода на кабестанѣ происходило что-то невообразимое: стукъ машины, шкива, крики, шумъ рабочихъ, постоянно доходившихъ до ругани, команда (какъ: косы, „звонокъ въ колоколъ", клюй, закрой молоко, выкладывай, трави, спускай) все это день и ночь безпрерывно.

Стоимость вооруженія къ навигаціи кабестана обходилась вмѣстѣ съ забѣжкой отъ 40 до 60 тысячъ рублей. Главнымъ образомъ затрачивалось на пріобрѣтеніе канатовъ. Цвѣтущимъ временемъ для кабестанныхъ судовъ были пятидесятые и шестидесятые годы прошлаго столѣтія, когда за доставку хлѣбныхъ грузовъ фрахтъ существовалъ съ низовыхъ пристаней Саратова, Самары и друг. до Рыбинска 20—25 к. съ пуда, а съ Камскихъ, Чистополя, Елабуги и Челновъ 15—16 к. или 1 р. 40 к. съ девятерика. Но благодаря постепенному развитію буксирнаго пароходства, фрахтовыя цѣны съ 1870 года упали больше чѣмъ на половину (см. слово фрахтъ). Такимъ образомъ буксирныя пароходства, вытѣснивъ кабестанныя суда, ихъ уже больше не строили, а деревянные ихъ корпуса разламывали на дрова, а желѣзные разбивали въ ломъ. Послѣднимъ закончилъ свое существованіе кабестанъ „Владиміръ" Бр. Тагуновыхъ въ 1887 году. Существованіе кабестанныхъ судовъ на Волгѣ продолжалось около 30 лѣтъ.

Каболка—(см. „канатъ").

Каболочный стропъ—(см. „стропъ").

Кадь—деревянная или желѣзная кадушка съ желѣзнымъ ободомъ, прикрѣпленнымъ къ бокамъ кади, по ея серединѣ, и на своей вершинѣ имѣющимъ два кольца, которыми этотъ ободъ и надѣвается на одинъ конецъ коромысла. Иногда желѣзный ободъ замѣняется, особенно у деревянныхъ кадей, веревкою. Кади служатъ для перевѣса сыпучихъ тѣлъ, какъ-то: соли, хлѣба въ зернѣ и проч.; вмѣстимость ихъ отъ 5 до 10 пудовъ. При взвѣшиваніи на другой конецъ коромысла подвѣшиваются особой снастью гири требуемаго вѣса.

Казармы—зданія, или временныя при зимовкахъ судовъ, или постоянныя въ затонахъ, въ которыхъ имѣются механическія заведенія; служатъ для помѣщенія преимущественно судорабочихъ. Казармы также строятся и на Астраханскихъ ватагахъ для жилья рабочихъ и работницъ.

Казенка—каморка, чуланъ, отгороженный уголокъ, клѣтушка, а также ларецъ или шкатулка, денежная коробка; на рѣчныхъ судахъ—каюта, гдѣ живетъ хозяинъ или приказчикъ и хранятся деньги. На мокшанахъ казенки строятся изъ теса, довольно прочныя и красивыя; въ одной половинѣ помѣщается хозяинъ судна или его довѣренный, а въ другой—водоливъ и лоцманъ.

Калитка—блокъ съ отъемной щекой (см. „блокъ").

Калмыцкій узелъ—(см. „узелъ").

Камбузъ—чугунная или желѣзная печь на судахъ, устанавливаемая обыкновенно на пароходѣ, почти по серединѣ палубы, но ближе къ кормѣ,

позади „мостика“, около буксирнаго кнехта, или въ кожуховой части парохода. Камбузъ раздѣляется на нѣсколько частей, которые назначаются для приготовленія пищи капитану, командѣ и другимъ пароходнымъ служащимъ.

Камеронъ—небольшая паровая машина, ставящаяся преимущественно на буксирныхъ пароходахъ для перекачки нефтяныхъ продуктовъ, а также и откачки воды изъ судна; паръ проводится въ камеронъ отъ котловъ парохода. Названіе это машина получила по имени своего изобрѣтателя.

Камень—всякій плотный минералъ, нерастворимый въ водѣ, нековкій, безъ металлическаго блеска, тяжелѣе воды и легче металловъ. Камни состоятъ преимущественно изъ кремнезема, глинозема, извести и др. *Дикій камень*—валунъ, булыжникъ, гранитъ, мѣстами песчаникъ, известнякъ. Камни, нерѣдко встрѣчающіеся какъ на Волгѣ, такъ и на ея притокахъ, и представляющіе иногда серьезныя препятствія для судоводства, носятъ названіе „одинцовъ“ (см. „одинцы“).

Камора—часть шлюза (см. „шлюзъ“).

Канавка—(см. „тихвинка“).

Каналъ—въ океанографіи такъ называется узкая часть моря, ограниченная съ двухъ противоположныхъ сторонъ землею. Это также искусственно-прорытый водный путь для облегченія внутреннихъ сообщеній. Устройство каналовъ было извѣстно въ самыя древнѣйшія времена. Съ XVII столѣтія начали устраивать системы каналовъ. Въ этомъ отношеніи извѣстны въ Россіи: Вышневолоцкая, Тихвинская, Маріинская система, Московскій каналъ и проч. Подробности см. „система“.

Канатъ—всякая вообще толстая веревка, употребляемая преимущественно въ судоходствѣ. Якорные канаты, какъ и всѣ веревки, въ отдаленной древности плелись сначала изъ древесной коры, затѣмъ изъ кожаныхъ ремней, а позднѣе изъ пеньковыхъ волоконъ. По свидѣтельству Аріана, при осадѣ Тира Александромъ Македонскимъ, канаты на его флотѣ были цѣпные, такіе же точно канаты были и во флотѣ Юлія Цезаря. Въ старые годы канаты, служившіе въ судоходномъ промыслѣ, назывались на Руси—„ужами“. Тѣ и другіе проходили поверхъ корабельныхъ бортовъ, такъ какъ на судахъ древнихъ мореплавателей клюзовъ еще не было, а на тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они пробиваются въ настоящее время, въ древности помѣщались изображенія глазъ, почитавшихся тогда уважаемымъ символическимъ изображеніемъ. Слова „канатъ“, „веревка“ и „тросъ“ рѣдко употребляются. Канаты бываютъ *цѣпные, проволочные, пеньковые, мочальные, или (сторожковые), сплетенные изъ ивовыхъ прутьевъ* (вицы) и употребляющійся исключительно для спасательныхъ принадлежностей *травяной тросъ* (иначе называемый „манильскимъ“), приготовляемый изъ банановыхъ волоконъ и отличающійся отъ обыкновенныхъ пеньковыхъ снастей только тѣмъ, что не тонетъ въ водѣ. *Цѣпные* канаты, длиною отъ 30 до 40 саж. и толщиною отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ дюймовъ, употребляются исключительно на шеймы и суки (буйрепы) для становыхъ, кормовыхъ и подпускныхъ якорей, а также для штуртросовъ, цѣпными же канатами причаливаются къ берегу и пароходные дебаркадеры. Они составляются изъ звеньевъ, сдѣланныхъ изъ круглаго желѣза, въ формѣ овала, безъ распорокъ и съ распорками, причемъ звенья такелажныхъ цѣпей выковываютъ такъ, чтобы большая ось внутренняго овала равнялась $2^1/_2$ діаметрамъ желѣза звена. Цѣпь измѣряется діаметромъ желѣза, изъ котораго сдѣлано простое звено. Опытъ показалъ: 1) что звенья при нагрузкѣ передъ разрывомъ выпрямляются, но что если вставить распорку, то крѣпость звена увеличится на $^1/_3$ ея первоначаль-

ной крѣпости, и 2) что крѣпость цѣпи уменьшится отъ частыхъ натяженій, превышающихъ половину разрывного. Составляются цѣпные канаты изъ частей, 10—15 саж. длиною, называемыхъ смычками, которыя соединяются между собою скобами, состоящими изъ скобы (замокъ), болтика и шпильки. Концевыя звенья каждой смычки дѣлаютъ съ параллельными сторонами и безъ распорокъ—для удобства закладыванія скобы, но за то и размѣры ихъ увеличиваютъ, а именно: діаметръ желѣза въ 1--2 діаметра желѣза простого звена, шириною въ 4, а длиною въ 5—6. Для соединенія каната съ якоремъ употребляютъ точно такую же скобу, но только большаго размѣра въ діаметрѣ; при повѣркѣ длины и ширины звеньевъ допускается неравность ихъ на $^1/_{10}$ діаметра желѣза простого звена, причемъ вѣсъ цѣпи не долженъ отступать отъ положеннаго вѣса болѣе чѣмъ на $^1/_{20}$; цѣпь подвергаютъ установленному натяженію гидравлическимъ прессомъ, а для лучшаго удостовѣренія въ сваркѣ ея звеньевъ нѣсколько разъ ударяютъ по ней, когда она бываетъ натянута. Послѣ всего этого цѣпь вторично осматриваютъ и провѣряютъ размѣры звеньевъ. Звенья, подсѣвшія или вытянувшіяся болѣе чѣмъ на $^1/_{10}$ толщины желѣза простого звена, вырубаютъ и по замѣнѣ новыми цѣпь снова пробуется на гидравлическомъ прессѣ и такимъ же порядкомъ до тѣхъ поръ, пока не получится удовлетворительный результатъ. Цѣпь безъ распорокъ пробуется на двѣ трети натяженія, назначеннаго для цѣпи такого же діаметра съ распорками. На пароходахъ и баржахъ цѣпи несутъ весьма разнообразную службу и бываютъ разныхъ діаметровъ, такелажныя и кранныя; цѣпи съ распорками употребляются для тяжеловѣсныхъ якорей и бываютъ отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ дюймовъ діаметра, цѣпи якорныя съ распорками для баржей отъ $^7/_8$ до $1^1/_2$ дюйма, безъ распорокъ же $^3/_4$—1 дюйма, штурвальныя съ распорками и безъ распорокъ отъ $^1/_2$ до $^3/_4$ дюйма, лебедочныя съ распорками и безъ распорокъ отъ $^1/_2$ до $^5/_8$" для багштаговъ и дымовыхъ трубъ съ распорками и безъ распорокъ $^5/_{16}$—$^3/_8$", для поручей въ $^1/_4$", для талей дифференціальныхъ безъ распорокъ $^5/_{16}$—$^1/_2$", для вантъ кормовой мачты безъ распорокъ $^3/_{16}$—$^5/_{16}$", для закладки лодочныхъ талей безъ распорокъ въ $^3/_8$", для учалки дебаркадеровъ съ расп. и безъ распор. отъ $^1/_2$ до $^7/_8$ дюйма. Во время плаванія нерѣдко бываютъ случаи разрыва цѣпей отъ разныхъ причинъ. Якорныя цѣпи, главнымъ образомъ, рвутся отъ сильныхъ рывковъ, штурвальныя же преимущественно отъ продолжительнаго задняго хода и когда перо руля сильно бываетъ сведено, или же когда руль ударится обо что либо, какъ-то: о мелкое мѣсто, берегъ, пристань, судно и т. д. Кромѣ того, отъ постоянной работы штурвальныя цѣпи перетираются. Порванныя цѣпи соединяются различнаго рода замками и восьмерками. Вѣсъ цѣпныхъ канатовъ въ одной сажени, въ $^1/_4$ дюйма толщины—6 фунтовъ, въ $^5/_{16}$"—9 фунтовъ, въ $^3/_8$"—12 фунтовъ, въ $^7/_{16}$"—16 фунтовъ, въ $^1/_2$"—20 фунтовъ, въ $^5/_8$"—30 фунтовъ, въ $^3/_4$"—1 пудъ, въ $^7/_8$"—1 пудъ 20 фун., въ 1"—2 пуда, въ $1^1/_8$"—2 пуд. 20 фун., въ $1^1/_4$"—3 пуда, въ $1^1/_2$"—3 пуд. 20 фун. Цѣпи и цѣпные канаты употребляются какъ заграничные, такъ и мѣстные; послѣдніе преумущественно вырабатываются кустарями въ с. Безводномъ, Нижегородской губерніи и уѣзда. *Проволочные* канаты идутъ на штуртросы, мачтовые ванты, а также для прикрѣпленія къ берегу дебакардеровъ. Нынѣ вошли въ употребленіе проволочные канаты для буксировъ, вполнѣ замѣняющіе пеньковые. Проволока для этихъ канатовъ употребляется: Бессемеровской стали и желѣзная, смотря по тому, для какихъ надобностей канатъ предназначается. Кромѣ того, проволоку, изъ какого-бы она металла не была, употребляютъ въ дѣло въ двоякомъ видѣ: твердую, быстро-охлажденную, и мягкую постепенно-охлажденную

послѣ нагрѣванія однимъ словомъ, сообразно съ назначеніемъ каната. Проволочные канаты, предназначенные для судовыхъ надобностей выдѣлываютъ обыкновенно изъ желѣзной проволоки, причемъ для предохраненія отъ ржавчины такой канатъ цинкуется. Для выдѣлки проволочныхъ канатовъ въ Россіи мало спеціальныхъ заводовъ и они, главнымъ образомъ, привозятся изъ Англіи и Германіи. Самыми употребительнѣйшими канатами, помимо цѣпныхъ, въ волжскомъ судоходствѣ являются пеньковыя снасти, какъ *смольныя*, такъ и *бѣльныя*, причемъ тѣ и другія бываютъ различнаго спуска, различной толщины, и выдѣлываются изъ пеньки разнаго сорта. По способу спуска снасти дѣлятся на тросы *прямого* и *кабельнаго* спуска. Первыя спускаются изъ *прядей*, каждая прядь изъ *каболокъ*, каждая каболка изъ волоконъ конопли; при этомъ для уменьшенія крученія веревки и жесткости, волокна конопли свиваются въ каболки слѣва направо, каболки въ пряди справа налѣво, пряди въ тросъ—слѣва направо. Число прядей бываетъ три или четыре; въ послѣднемъ случаѣ въ средину четырехпряднаго троса кладется пятая прядь, слабо-свитая, которая называется *сердечникомъ* и служитъ для того, чтобы канаты имѣли гладкую поверхность. *Снасти кабельной работы* есть ничто иное, какъ 3 или 4 троса вмѣстѣ свитые справа налѣво, причемъ составляющіе тросы называются „*стрендями*“. Тросы измѣряются по толщинѣ дюймами по окружности, а по длинѣ 7-футовыми саженями. Пеньковые канаты дѣлаются на канатныхъ фабрикахъ различной длины и толщины, смотря по заказу, но преимущественно въ 100 саж. длины и отъ 2 до 14 дюймовъ толщины. Качества канатовъ зависятъ какъ отъ качества пеньки, такъ и отъ очистки ея отъ костры и другихъ негодныхъ частей. По степени очистки различаютъ 6 сортовъ каболки, причемъ для полученія каждаго сорта съ пуда пеньки вычесываютъ: № 20—$6^1/_2$, № 25—$9^1/_2$, и № 37—$15^1/_2$ фунтовъ. Кромѣ того для полученія такъ называемой „бородки“ берутъ выческу № 20 и изъ каждыхъ $6^1/_2$ фунтовъ ея вычесываютъ еще 3 и 4 фунта. Наконецъ, существуетъ еще особая выческа двухъ сортовъ въ 16 и 28 фунтовъ съ каждаго пуда пеньки. Канаты тоньше одного дюйма называются *легостями*. Старыя снасти передѣлываются въ новыя, но конечно, только болѣе тонкія, которыя употребляются для руль-талей и тому подобныхъ снастей. Для смоленія бѣльной пряжи обыкновенно употребляютъ 7 фунтовъ вареной смолы на каждый пудъ. Однако осмолка уменьшаетъ крѣпость троса, вслѣдствіе того, что въ смолѣ образуются кислоты, которыя переѣдаютъ волокна пеньки. Несмоленая бѣльная снасть—по отношенію къ смольной и одного съ нею размѣра—легче на 7 фунтовъ въ пудѣ. Всякая мокрая снасть теряетъ около $^1/_3$ своей первоначальной крѣпости. На крѣпость тросовъ также вліяетъ скручиваніе, и чѣмъ это послѣднее сильнѣе, тѣмъ болѣе снасть теряетъ своей крѣпости. Слѣдующая таблица показываетъ вѣсъ новыхъ смольныхъ канатовъ:

Толщина въ дюймахъ.	ВѢСЪ ВЪ ДЛИНУ.	
	100 саженъ.	1 сажени.
1	1 пудъ.	$^2/_5$ фунта.
$1^1/_4$	1 п. 20 ф.	$^3/_5$ „
$1^1/_2$	2 пуда.	$^4/_5$ „
$1^3/_4$	2 п. 20 ф.	1 фунтъ.
2	3 пуда.	$1^1/_5$ фунта.

Толщина въ дюймахъ.	ВѢСЪ ВЪ ДЛИНУ.	
	100 саженъ.	1 сажени.
$2^1/_4$	4 пуда.	$1^2/_5$ фунта.
$2^1/_2$	5 пудовъ.	2 „
$2^3/_4$	6 „	$2^2/_5$ „
3	7 „	$2^4/_5$ „
$3^1/_4$	8 „	$3^1/_5$ „
$3^1/_2$	9 „	4 „
$3^3/_4$	10 „	$4^1/_5$ „
4	12 „	$4^4/_5$ „
$4^1/_2$	15 „	6 „
$4^3/_4$	18 „	$7^1/_5$ „
5	20 „	8 „
$5^1/_2$	23 „	$8^1/_5$ „
6	28 „	$11^1/_5$ „
$6^1/_4$	30 „	12 „
$6^1/_2$	32 „	$12^4/_5$ „
$6^3/_4$	35 „	14 „
7	38 „	$15^1/_5$ „
$7^1/_4$	40 „	16 „
$7^1/_2$	45 „	18 „
8	49 „	$19^3/_5$ „
$8^1/_2$	55 „	22 „
9	60 „	24 „
$9^1/_2$	65 „	26 „
$9^3/_4$	70 „	28 „
10	78 „	$31^1/_5$ „
$10^1/_2$	85 „	34 „
11	90 „	36 „
$11^1/_2$	100 „	1 пудъ.
12	110 „	1 п. 4 ф.
$12^1/_2$	120 „	1 „ 8 „
13	125 „	1 „ 10 „
$13^1/_2$	130 „	1 „ 13 „
14	135 „	1 „ 14 „

Пеньковые канаты выдѣлываются механическимъ и ручнымъ способами и продаются по сортамъ, причемъ 1-й сортъ дороже второго на 1 р. 50 к. и болѣе въ пудѣ; канаты ручной работы дешевле фабричныхъ на 2 р. въ пудѣ. Старыя смольные канаты послѣ 3—4 лѣтъ употребленія въ вѣсѣ уменьшаются. Механическія канатныя фабрики имѣются въ С.-Петербургѣ, Касимовѣ (Рязанской губерніи), с. Передѣльномъ (Балахнинскаго уѣзда, Нижегородской губерніи) и на Николо-Авакумовской фабрикѣ (при устьѣ р. Шексны, близъ Рыбинска) и въ Сарапулѣ. Вятской губерніи на р. Камѣ. Ручнымъ-же способомъ канаты вырабатываются въ с. Сасовѣ (Елатомскаго уѣзда, Тамбовской губ.), с. Избыльцѣ (Горбатовскаго уѣзда, Нижегородск. губ.)—только мелкія снасти и въ другихъ мѣстахъ Волги, Камы и Суры. *Мочальныя* снасти (иначе называемыя „*липою*") работаются ручнымъ способомъ на р.р. Камѣ и Бѣлой, длиной 40—60 саж. и толщиной до 20 дюймовъ, бываютъ тросовой и кабельной работы, исключительно употребляются на бѣлянахъ и плотахъ. Кромѣ того, для увязки плотовъ на мѣстѣ ихъ сплачиванія, дѣлаются *вицы*, т. е. скрученныя изъ ивовыхъ прутьевъ или молодыхъ деревьевъ веревки.

Канифасъ—хорошая отбѣленная парусина, сотканная изъ льняныхъ нитей и идущая на паруса. Въ настоящее время на судахъ волжскаго

бассейна и Каспійскаго моря канифасъ почти уже замѣнился парусиной неотбѣленной.

Канифасъ-блокъ—блокъ съ прорѣзной щекой (см. „блокъ").

Кантуй—слово, употребляемое при разгрузкѣ и нагрузкѣ судовъ какими-либо тяжелыми предметами, напр., если бочка катится неровно въ требуемомъ направленіи, то дается приказаніе—„кантуй", т. е. поправь, поставь какъ слѣдуетъ.

Канфорится снасть, т. е. при наматываніи ея на шпиль или какой-либо воротъ она не навертывается, а скользитъ по нему, что происходитъ или отъ жесткости навертываемой снасти, или отъ мороза, или вообще отъ какой-нибудь аналогичной причины.

Канфорить, т. е. спустить ниже на шпилѣ навертываемую снасть отъ поднимаемаго якоря или чего-либо другого тяжелаго, когда снасть навертывается на шпиль слишкомъ высоко.

Капитанъ—начальникъ порта, гавани, или судна купеческаго или военнаго, вообще, лицо, которому довѣрено судно. На пароходахъ, плавающихъ по рѣкамъ волжскаго бассейна, принято капитановъ иногда называть *командирами*. Командиры у древнихъ грековъ, смотря по величинѣ судна, назывались іерархами, дуерархами и тріерархами. Они, какъ и въ настоящее время, были главными распорядителями и отвѣтственными лицами за благосостояніе и порядокъ на суднѣ. Въ средніе вѣка командирами судовъ, напр. на галеры, избирались лица вліятельныя и богатыя, которыхъ гордость и напыщенность не имѣла предѣловъ, почему и вступленіе такого капитана-аристократа на галеру сопровождалось особенными, не лишенными интереса церемоніями, соблюдавшимися въ особенности въ XIII и XIV столѣтіяхъ. На нашемъ военномъ флотѣ капитанъ судна избирается высшею морскою властью изъ опытныхъ и надежныхъ офицеровъ. Будучи хозяиномъ ввѣреннаго ему судна, онъ въ то же время есть и отвѣтственное лицо за все, что случилось. Командиръ въ правѣ налагать взысканія на подчиненныхъ ему офицеровъ и нижнихъ чиновъ и, если находится въ отдѣльномъ плаваніи, отрѣшать ихъ отъ должностей. Въ важныхъ случаяхъ онъ составляетъ изъ служащихъ военный совѣтъ и приводитъ въ исполненіе его рѣшеніе. Отъ командира судна требуется многое: онъ и морякъ, и воинъ, и дипломатъ. Права командира судна ограждены законами, и ему предоставлена извѣстная доля почета, такъ, напр., если онъ ѣдетъ на берегъ или на другое судно, его провожаютъ всѣ офицеры, караулъ становится въ ружье; также точно встрѣчаютъ его и при возвращеніи. Если капитанъ выходитъ на палубу,—ему отдаютъ честь всѣ находящіеся тутъ офицеры. Безъ командира никто не можетъ удалиться съ судна. Отпуская на берегъ, онъ назначаетъ и срокъ возвращенія и проч. На русскихъ коммерческихъ мореходныхъ судахъ капитаны обыкновенно называются *шкиперами* и *штурманами*. На Волгѣ и ея притокахъ, до введенія пароходства, начальниками судовъ были или сами хозяева, или приказчики, или водоливы, или поцмана. Когда же на рѣкахъ волжскаго бассейна появились пароходы, командирами ихъ стали назначаться особыя опытныя лица, знакомыя какъ съ рѣкою, такъ и съ самымъ судоходнымъ дѣломъ. Командиръ есть главный распорядитель на пароходѣ и всѣ служащіе на пароходѣ обязаны безусловно подчиняться всѣмъ его требованіямъ, если они, конечно, не противорѣчатъ закону. Служащими на пароходѣ и подчиненными командиру считаются: *помощники командира, машинисты, ихъ помощники, приказчики, багажные, лоцмана, штурвальные, палубная и машинная прислуга, буфетчикъ* и вся *буфетная прислуга*.

На буксирныхъ пароходахъ, имѣющихъ караванъ, служащими, подчиненными командиру, сверхъ того считаются: *водоливы*, ихъ *подручные* и вся *баржевая* или *судовая команда*. Командиръ обязанъ рачительно заботиться о сохраненіи ввѣреннаго ему парохода и имущества, а также и имѣть ближайшее наблюденіе за безопасностью плаванія, слѣдить за исправнымъ исполненіемъ всѣми служащими ихъ обязанностей, а также постоянно наблюдать за тѣмъ, чтобы всѣ противопожарныя и спасательныя средства находились всегда въ полной исправности. Командиръ обязанъ составлять и провѣрять время-отъ-времени пожарное и другія росписанія на случай несчастія съ пароходомъ, онъ не долженъ, даже въ случаѣ крайней необходимости, сходить съ парохода, не сдѣлавъ должныхъ распоряженій и не поручивъ командованія своему помощнику. Ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, даже въ самой крайней опасности, командиръ не долженъ оставлять парохода, но обязанъ спасать его всѣми мѣрами. Если-же, не смотря на всѣ принятыя мѣры, гибель парохода не избѣжна, командиръ заботится прежде всего о спасеніи женщинъ, дѣтей и больныхъ, затѣмъ остальныхъ пассажировъ и команды, почты, казенныхъ цѣнностей, клади, частнаго багажа и груза. Командиръ сходитъ съ погибающаго судна послѣднимъ. По спасеніи людей и клади командиръ долженъ заботиться размѣщеніемъ людей и сохраненіемъ спасеннаго имущества, а также немедленно увѣдомить ближайшее мѣстное судоходное начальство, полицію и свою контору. Въ случаѣ различныхъ экстренныхъ работъ, командиру предоставляется право вызывать на работы всѣхъ пароходныхъ служащихъ, за исключеніемъ вахтенныхъ и дежурныхъ. Командиру парохода предоставляется право отстранять временно служащихъ отъ исполненія ими своихъ обязанностей, а въ случаѣ пьянства, буйства, дерзкаго поведенія и т. п. командиръ имѣетъ право всякаго высадить въ первомъ жиломъ мѣстѣ и составить объ этомъ пароходный актъ. Командиру предоставляется право дѣлать вычеты изъ жалованья палубной и машинной команды за неисправное исполненіе ими своихъ обязанностей, за пьянство, грубое и невѣжливое обращеніе съ пассажирами и тому подобное. Командиръ и его помощникъ обязаны исполнять всѣ законныя требованія пассажировъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ, за нарушеніе пассажиромъ приличія, капитанъ парохода, по просьбѣ другихъ пассажировъ, въ правѣ отдѣлить и даже высадить нарушителя въ жиломъ мѣстѣ. Въ случаѣ заявленія подозрѣнія въ похищеніи пассажиромъ, у другого пассажира во время плаванія, денегъ или вещей, капитанъ парохода имѣетъ за подозрѣваемымъ негласное наблюденіе, а по прибытіи къ пристани объявляетъ объ этомъ мѣстной полиціи, отъ которой уже зависятъ дальнѣйшія распоряженія. Командиръ обязанъ наблюдать, чтобы подаваемое пассажирамъ кушанье изъ буфета было всегда изъ свѣжей провизіи, въ виду чего и имѣетъ право во всякое время осматривать запасы провизіи у буфетчика и, въ случаѣ нахожденія испорченной провизіи, уничтожать ее и составлять актъ, который и передавать полиціи. На пароходѣ, стоящемъ у пристани, непремѣнно должны находиться: командиръ или его помощникъ, а на буксирныхъ, на которыхъ нѣтъ помощника, замѣняющій его лоцманъ, машинистъ или его помощникъ, а также палубная и машинная команда, по меньшей мѣрѣ въ половинномъ своемъ составѣ. Всѣ пароходскіе служащіе обязаны исправно и добросовѣстно исполнять свои служебныя обязанности, постоянно слѣдить за исправнымъ состояніемъ ввѣренныхъ имъ отраслей пароходнаго дѣла и о всякой неисправности немедленно доносить командиру парохода. Никто

изъ служащихъ на пароходѣ не имѣетъ права отлучаться на берегъ безъ разрѣшенія на то командира. За отсутствіемъ командира на пароходѣ вполнѣ его замѣняютъ его помощникъ, а на буксирныхъ—лоцманъ, причемъ помощнику въ такомъ случаѣ предоставляются всѣ права и обязанности командира. Помощники командировъ, во время своей вахты, наблюдаютъ за безопасностью плаванія и за все случившееся во время ихъ вахты отвѣтствуютъ предъ закономъ. Въ случаяхъ особенно важныхъ, касающихся безопасности плаванія, помощникъ командира, стоящій на вахтѣ, обязанъ немедленно дать знать командиру. Стоя на вахтѣ, помощникъ командира, по отношенію къ пассажирамъ и командѣ, пользуется всѣми правами командира, за исключеніемъ права составлять пароходскіе акты. Помощникъ командира или лица, приставленныя къ этому, обязаны имѣть ближайшее и непосредственное наблюденіе за правильной нагрузкой и выгрузкой клади съ парохода. За всѣ неисправности въ этомъ отношеніи отвѣчаетъ помощникъ командира, или приказчикъ, по винѣ котораго произошла неисправность; помощники командировъ обязаны наблюдать за чистотою всѣхъ помѣщеній на пароходѣ. Вообще-же на каждомъ пароходѣ долженъ быть опытный капитанъ, знающій, и при томъ не менѣе 25 лѣтняго возраста, а помощникъ его долженъ хорошо знать правила судоходства и имѣть не менѣе 18 лѣтъ отъ роду. Въ началѣ волжскаго пароходства и при учрежденіи первыхъ пароходныхъ акціонерныхъ компаній, командирами компанейскихъ пароходовъ были или флотскіе офицеры, или нѣмцы—штурманы коммерческихъ судовъ Балтійскаго моря, а на пароходахъ частныхъ владѣльцевъ коренные волгари изъ прежнихъ судовщиковъ, лоцмановъ, водоливовъ и вообще лицъ практически знакомыхъ съ судовымъ промысломъ. Съ дальнѣйшимъ-же развитіемъ пароходства въ капитаны стали поступать лица разныхъ сословій, такъ что въ настоящее время большинство волжскихъ капитановъ на пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ, принадлежащихъ акціонернымъ обществамъ и товариществамъ („Кавказъ и Меркурій", „Самолетъ", „Общество по Волгѣ", учрежден. въ 1843 г., „Русь" и т. д.)—изъ моряковъ, на частныхъ пассажирскихъ—изъ разночинцевъ и на товарныхъ, буксиро-пассажирскихъ и буксирныхъ, главнымъ образомъ, изъ бывшихъ лоцмановъ. Капитаны послѣдняго рода или малограмотны, или даже вовсе безграмотны, но какъ знатоки своего дѣла, они особенно въ буксирномъ пароходствѣ, пока положительно незамѣнимы; это обыкновенно уроженцы (мѣщане и крестьяне) городовъ и селъ, расположенныхъ при Волгѣ, Окѣ и Камѣ, а именно: 1) на Волгѣ—д. Чернопенье (Костромской губерн.), селъ: Великаго Врага, Кадницъ, Работокъ и др. (Нижегородской губерн.) 2) на Окѣ—г. Мурома, селеній: Высокова, Карачарова, Панфилова, Базарова, Яковцева и друг. (Владимірской губерн.),—г. Горбатова, селъ: Избыльца, Сосновки, Желнина, Чернорѣчья и друг. (Нижегородской губ.) и 3) на Камѣ—село Слудки (Пермской губ.). Содержаніе волжскіе капитаны получаютъ смотря по величинѣ и типу парохода и оборотамъ владѣльцевъ его,—отъ 400 до 3000 руб. въ годъ, причемъ многіе изъ нихъ въ ненавигаціонное время или вовсе не получаютъ жалованья, или получаютъ его въ значительно меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ во время навигаціи.

Караванная—одна изъ коломенокъ, сплавляемыхъ караваномъ по р. Чусовой и принадлежащихъ одному владѣльцу. Караванная изъ всѣхъ судовъ каравана выдѣляется прочностью постройки и украшеніями; на ней имѣется каюта (казенка), въ которой живетъ приказчикъ или вообще довѣренное лицо, управляющее караваномъ; мачта этого судна—пестрая, выкрашенная въ нѣсколько цвѣтовъ, съ флюгарками и репьемъ на вер-

шинѣ—вмѣсто клотика. При караванной находится косная лодка съ гребцами, служащая для разъѣзда приказчика при осмотрѣ имъ каравана.

Караванный приказчикъ—лицо, завѣдующее судовымъ караваномъ.

Караванъ—общество путешественниковъ на Востокѣ преимущественно купцовъ и богомольцевъ, собравшихся, чтобы сообща переносить трудности пути. На волжскомъ бассейнѣ караваномъ называется рядъ судовъ, или стоящихъ на якорѣ, или плывущихъ сплавомъ, или идущихъ на буксирѣ парохода въ ряды или одно за другимъ, причемъ при сплавѣ и на буксирѣ суда бываютъ между собою счалеными. На Маріинской системѣ, главнымъ образомъ, на р. Шекснѣ, шесть судовъ, идущихъ на буксирѣ парохода, называются *шестакомъ*. Мокшаны на рѣкахъ Цнѣ и Мокшѣ также сплавляются караванами до р. Оки, хотя бы суда эти и были разныхъ владѣльцевъ. Однако, слѣдуетъ замѣтить, что мокшаны не счаливаются между собою, а каждый изъ нихъ плыветъ отдѣльно, но такъ, чтобы каждое судно было видно съ другихъ судовъ. Такіе караваны для совмѣстнаго плаванія составляются на каждой пристани изъ всѣхъ отходящихъ отъ нея судовъ и находятся подъ наблюденіемъ одного изъ депутатовъ (см. „депутація“). При караванѣ мокшанъ находятся особыя завозни съ необходимыми для съемки съ мели судна такелажемъ и приспособленіями, причемъ, если одно изъ судовъ каравана потерпитъ въ той или другой степени аварію, то на немъ поднимается особый сигналъ (черный флагъ), по которому всѣ остальныя суда обязаны встать на якорь, а находящіеся на нихъ люди спѣшить на помощь.

Карантинъ—помѣщеніе, въ которомъ пріѣзжающіе изъ мѣста, гдѣ свирѣпствуетъ какая-либо заразительная болѣзнь, должны пробыть опредѣленное время, чтобы не занести съ собою заразы въ то мѣсто, куда они прибыли. Карантинъ въ первый разъ былъ учрежденъ въ 1468 году венеціанцами. На Волгѣ карантины учреждались въ прошломъ столѣтіи нѣсколько разъ, во время холеры 30 и 40-хъ годовъ, въ Ветлянскую чуму 1879 года и др. Въ минувшую холерную эпидемію 1892 года карантины были на 9-ти футовомъ рейдѣ и въ г. Черномъ Ярѣ (въ послѣднемъ только обсерваціонная станція).

Карга—желѣзная пластина съ 2-мя крюкообразными оконечностями на одномъ концѣ и съ кольцомъ на другомъ; длина карги отъ 1 до 2 футъ; служитъ для застопориванія цѣпныхъ канатовъ. Кольцо карги соединяется со стопорной снастью или цѣпью, конецъ которой въ свою очередь закрѣпляется на кнехтѣ.

Карговая—толстый брусъ, проложенный вдоль всего судна по борту на бимсы и концы шпангоутовъ. Изгототовляются карговыя изъ длинныхъ толстыхъ сосновыхъ брусьевъ; брусья эти желобятся для прикрѣпленія къ нимъ палубныхъ досокъ, расположенныхъ по длинѣ судна къ бортамъ, причемъ одной стороной карговая кладется на концы бимсовъ и нарѣзывается на нихъ, а другой къ верхнимъ концамъ шпангоутовъ и крѣпятся къ нимъ желѣзными гвоздями и болтами. Въ карговой прорѣзываютъ отверстія діаметромъ не менѣе 3-хъ дюймовъ; въ эти отверстія вставляютъ желѣзныя трубки, выходящія за бортъ судна не болѣе одного дюйма и служащія для стока воды съ палубы. Карговыя употребляются въ судостроеніи деревянныхъ баржей.

Каржить, т. е. застопорить (остановить) каргой находящійся въ движеніи цѣпной канатъ отъ якоря.

Карты—географическое изображеніе на плоскости всей земной поверхности или только части ея. Первыя карты были составлены въ 500 году до Р. Х. Что-же касается спеціальныхъ картъ р. Волги, то онѣ

издавались при Министерствѣ Путей Сообщенія, но къ сожалѣнію, вѣроятно, въ такомъ незначительномъ количествѣ, что могутъ служить только для чиновъ этого вѣдомства, не распространяясь въ многочисленной массѣ практикующихъ на Волгѣ. Частныя-же (практическія и спеціальныя) карты были изданы: 1) по верховому плесу Волги отъ Твери до г. Тетюшъ, Казанской губерніи, Кислаковскимъ въ концѣ 50-хъ годовъ, 2) по верховому плесу отъ Рыбинска до впаденія Камы и по р. Камѣ—Сутыринымъ 2-мъ въ 80-хъ годахъ, 3) отъ истоковъ Волги до Нижняго-Новгорода В. И. Рагозинымъ, въ приложеніи къ его извѣстному труду „Волга“ и 4) отъ впаденія Камы до 9-ти футоваго рейда составителемъ настоящаго словаря, С. П. Неуструевымъ, въ 1891 году. Послѣднія карты были удостоены почетнымъ отзывомъ Императорскаго русскаго географическаго общества.

Картами на рѣкахъ волжскаго бассейна называютъ расколотый ледъ на рѣкѣ въ квадратные или другого вида куски разныхъ размѣровъ, приблизительно 3×4 аршина. Дѣлается это во время подводки судовъ къ берегу или затонъ передъ весеннимъ ледоходомъ, а иногда осенью во время подводки или разводки судовъ и установки ихъ на мѣсто при ледоставѣ.

Карша или **карча**—цѣлое дерево съ кореньями, подмытое и снесенное водою, а также замытое въ пески подъ водою, опасное для рыболововъ и судовъ, затонувшіе стволы деревьевъ, пни и коряги. Каршъ много въ самыхъ истокахъ Волги между озерами Пено и Волго; плаваніе въ этихъ мѣстахъ, даже среди дня, крайне небезопасно, потому что почти чуть не на каждой сажени торчатъ изъ подъ воды темные, намокшіе, коряжистые сучья и цѣлые стволы; многія сотни и тысячи ихъ, виднѣясь вдали, загораживаютъ для взора всѣ свободные промежутки на поверхности и кажутся иногда непроницаемой чащей, особенно ближе къ берегамъ. Карши эти есть результатъ постепеннаго, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, накопленія пней и корягъ, приносимыхъ рѣчками и особенно рѣкой Жуконою. Карши на рѣкахъ волжскаго бассейна встрѣчаются также въ пѣсистыхъ мѣстахъ, гдѣ берегъ подмывается теченіемъ. Особенно обильны каршами рѣка Сура, Ветлуга и притоки Камы, Вятка и Бѣлая. Нерѣдко встрѣчаются карши въ среднемъ и низовомъ теченіяхъ Волги.

Каско. Страхованіе судовъ и пароходовъ отъ всѣхъ случайностей.

Каталага—продолжительная возня при затруднительномъ положеніи, напр. при проводѣ судовъ черезъ перекатъ. Происхожденіе слова смотр. „каталажная“.

Каталажиться—продолжительно возиться надъ какимъ-либо трудно поддающимся дѣломъ, работать съ малымъ успѣхомъ и проч. Каталажиться на перекатѣ, каталажиться съ неходкимъ судномъ, плохо слушающимся руля и т. д.

Каталажная (*искаженное волгарями слово, отъ морского термина „такелажъ“*)—чуланъ для держанія снастей и припасовъ; это-же—каютка для водолива. Каталажными также называются особыя постройки на зимовкахъ, въ которыхъ приготовляется судовой такелажъ.

Катка—передвиженіе бочекъ при нагрузкѣ судовъ.

Катокъ—круглое бревно или кусокъ дерева различныхъ размѣровъ, употребляемый на подкладку при вытаскиваніи судовъ изъ воды на берегъ, спуска ихъ съ берега на воду и, вообще, служащій для облегченія при перетаскиваніи всякаго рода тяжестей.

Качай,—напр., воду помпами изъ судна и проч.

Качка—колебаніе судна отъ волненія. *Боковая* качка,—когда судно качается съ боку на бокъ, *Килевая*, когда судно то поднимается, то опускается носомъ и кормой. На рѣкахъ волжскаго бассейна при сильномъ вѣтрѣ качка, особенно для судовъ съ слабымъ крѣпленіемъ, бываетъ не только ощутительна, но даже грозитъ и „забортованіемъ"; (т. е. окончательной гибелью судна). На низовомъ плесѣ Волги, во время шторма, сильной килевой качкой на пароходахъ нерѣдко портитъ и даже окончательно ломаетъ машины.

Качекъ—(смотр. „помпа".)

Кашеваръ—(морской терминъ „*кокъ*") человѣкъ, приготовляющій кушанье на артель рабочихъ, бурлаковъ и проч.; въ старину кашеваромъ на рѣчныхъ судахъ былъ обыкновенно сынъ лоцмана, водолива или одного изъ косныхъ.

Каюта—комната на пароходахъ, назначенная для капитановъ, служащихъ на пароходѣ и пассажировъ. *Кожуховыя* каюты, помѣщающіяся въ кожухахъ (т. е. на отводныхъ брусьяхъ, по обѣ стороны гребныхъ колесъ), служатъ преимущественно на всѣхъ пароходахъ для помѣщенія служащихъ. *Пассажирскія* каюты раздѣляются на *общія*, *столовыя* и *отдѣльныя* или *семейныя*, а также на *мужскія* и *дамскія*; бываютъ онѣ исключительно I и II и только изрѣдка III классовъ. На однодечныхъ пароходахъ каюты помѣщаются въ корпусѣ судна, а на двудечныхъ (американской системы), главнымъ образомъ, на второй палубѣ.

Керосинка—деревянная, или желѣзная баржа, служащая исключительно для перевозки керосина наливомъ. На деревянныхъ судахъ, на которыхъ прежде перевозился керосинъ, вся палуба обыкновенно застилалась слоемъ земли отъ 3 до 4 вершковъ толщины, на большихъ-же баржахъ земли насыпалось иногда по приблизительному разсчету до 7—8 тысячъ пудовъ (т. наз. мертвый грузъ). Это вызывалось двумя причинами: во-первыхъ, тѣмъ, чтобы предохранить судно, нагруженное керосиномъ, отъ пожара. Какъ извѣстно, керосинъ легче воды, а поэтому при наливѣ его въ баржу, уровень его въ трюмѣ будетъ выше ватеръ-линіи нагруженнаго судна, а такъ какъ на баржахъ вообще не мало щелей и скважинъ, то продуктъ этотъ легко могъ утекать, съ утечкою-же и самое судно поднимается изъ воды все выше, такъ что въ теченіе болѣе продолжительнаго плаванія, керосинъ могъ и совсѣмъ утечь изъ баржи, хотя-бы его было и 100.000 пуд. Вотъ именно въ этомъ-то отношеніи застилка землею палубы и является необходимою, такъ какъ она, будучи большой тяжестью, не допускаетъ судну подниматься выше нужнаго въ данномъ случаѣ уровня. Кромѣ того, какъ выше сказано, земля предохраняла баржу отъ пожара, который могъ возникнуть какъ отъ неосторожнаго обращенія съ огнемъ команды судна, такъ и отъ всякой посторонней случайности, какъ-то: отъ искры мимо идущихъ пароходовъ, не затушенной папиросы или спички и проч. Для выхода скапливающихся въ трюмѣ газовъ ставились на керосиновыхъ баржахъ вытяжныя трубы, размѣромъ отъ 5 до 8 дюймовъ въ діаметрѣ и до 2 аршинъ вышины; дѣлались онѣ изъ кровельнаго желѣза въ $^1/_{16}$ дюйма толщины. Для безопасности отъ пожара и чтобы въ трубы не попадали искры или вообще все то, что могло способствовать взрыву, оконечности названныхъ трубъ закрывались металлическими сѣтками. На деревянныхъ баржахъ керосинъ перевозился въ такихъ-же желѣзныхъ цистернахъ, какія употребляются на желѣзныхъ

дорогахъ, но только большихъ размѣрахъ, или въ желѣзныхъ бакахъ. Цистерны и баки ставились и въ трюмѣ, и на палубѣ; какъ тѣ, такъ и другіе соединялись между собою желѣзными трубами и кранами, при чемъ на баржахъ, на которыхъ керосинъ перевозился съ такими приспособленіями, палуба землей не застилалась. Въ настоящее время керосинъ перевозится исключительно въ желѣзныхъ судахъ.

Килеванье судна—наклоненіе его на бокъ настолько, чтобы киль вышелъ изъ воды; это дѣлается при исправленіи подводной части судна.

Киль (онъ-же *килевой поясъ* или *лыжная днищевая доска*). На деревянныхъ судахъ четырехъ-угольный брусъ, простирающійся во всю длину судна, по срединѣ его днища, и нѣсколько выдающійся отъ остальной днищевой обшивки, которой онъ обыкновенно бываетъ толще. На морскихъ судахъ киль выдается отъ днища на 1—2 фута, на рѣчныхъ-же судахъ не болѣе, какъ на 3 дюйма. Морскіе кили дѣлаются изъ дуба, а рѣчные преимущественно изъ ели; какъ тѣ, такъ и другіе состоятъ по длинѣ изъ нѣсколькихъ кусковъ, связанныхъ между собою замкомъ съ шипами, но съ той только разницей, что выше названная связка кусковъ киля на рѣчныхъ судахъ употребляется рѣдко и куски киля, главнымъ образомъ, соединяются между собою или „въ притычку“, или замкомъ съ зубомъ, или даже простымъ замкомъ. Носовой и кормовой куски киля или лыжной дѣлаются обыкновенно изъ копаней, которыя и соединяются съ форъ и ахтеръ-штевнями замками „въ потай“. Впрочемъ, кормовой кусокъ киля очень часто дѣлается изъ простого бруса. Что-же касается желѣзныхъ рѣчныхъ судовъ, то киль на нихъ вовсе не выдается изъ днищевой обшивки, и только та полоса днища, по которой опредѣляется киль, иногда дѣлается изъ болѣе толстыхъ листовъ желѣза, чѣмъ вся остальная днищевая обшивка.

Кильватеръ или **килевая линія**—струя, остающаяся за судномъ во время его хода. Когда суда идутъ одни за другими по одной и той-же линіи и съ каждаго судна видны мачты другихъ судовъ въ створѣ, то говорятъ, что суда эти *идутъ въ кильватеръ*.

Кильсонъ—четырехъ-гранный брусъ, наложенный на днище судна, внутри послѣдняго, сверхъ копаней, въ длину всего судна и параллельно килю. Кильсоновъ бываетъ три: *средній*, который проходитъ подъ килемъ, и два *боковыхъ* или *третныхъ*, которые кладутся такъ, чтобы ими, вмѣстѣ съ среднимъ кильсономъ, судно по днищу раздѣлялось на четыре равныхъ части. Всѣ кильсоны идутъ параллельно килю и накладываются на копани „съ нарѣзкой“ на $1^1/_2$ дюйма. Средній кильсонъ состоитъ изъ двухъ брусьевъ, наложенныхъ одинъ на другой и соединяющихся между собою шахматнымъ замкомъ. Иногда между брусьями вставляются просто шпонки. Въ длину брусья обоихъ рядовъ соединяются замками съ зубомъ. Замки нижняго ряда приходятся обязательно по серединѣ брусьевъ верхняго ряда, причемъ каждый замокъ разгоняется на четыре копани и крѣпится вмѣстѣ съ килемъ въ каждую копань двумя болтами. Конечные куски верхняго ряда кильсона дѣлаются изъ копаней, корни которыхъ идутъ по штевнямъ и съ послѣдними крѣпятся сквозными болтами. Боковые кильсоны дѣлаются одинарные, а иногда также двойные, но послѣдніе бываютъ только на баржахъ и составляются изъ брусьевъ такимъ-же образомъ, какъ и средній. Боковые кильсоны обыкновенно сводятся къ носу и къ кормѣ къ среднему кильсону; въ такомъ случаѣ они соединяются съ среднимъ кильсономъ потайными шипами. Иногда боковые кильсоны не доводятся до средняго, и въ этихъ случаяхъ они крѣпятся болтами, пропущенными черезъ воротовые поясья, копань и днищевую обшивку.

Кинь крюкъ (морской терминъ *„удавка съ шлагомъ“*)—команда, отдаваемая во избѣжаніе того, чтобы какая-либо снасть, обернутая на кнехтахъ, ухватахъ и т. п. предметахъ, не сканфорилась или не сколь-зила-бы. Получившій это приказаніе долженъ ходовой снастью обнести коренную снасть и положить на обернутый нѣсколькими шлагами кнехтъ еще шлагъ. Такая-же точно команда отдается тогда, когда снасть концомъ своимъ прикрѣплена „удавкою“ за какое-либо бревно, вытаскиваемое на судно, берегъ или на высокое мѣсто. Исполняется это приказаніе такимъ образомъ, что ходовая снасть накидывается петлей на вытаскиваемое бревно и затѣмъ этою-же снастью дѣлается на томъ-же бревнѣ, но въ нѣкоторомъ разстояніи отъ „удавки“, шлагъ, закрѣпляемый петлей, которая и препятствуетъ снасти скользить по бревну.

Кипъ (морск.)—желобъ или бороздка въ шкивѣ, дыра въ гоферсѣ, по которой ходитъ лопарь, т. е. веревка для тяги.

Кирень— древнее волжское названіе „воротовыхъ“, нынѣ не употребляемое въ судостроеніи.

Кичка—застилаемое досками пространство между выступомъ концовъ огнива за бортъ судна и бортомъ. Кички въ старину устраивались на всѣхъ волжскихъ судахъ, въ томъ числѣ и на расшивахъ; теперь онѣ устраиваются только на мокшанахъ и безпалубныхъ судахъ. Такъ какъ якоря на названныхъ судахъ спускаются и поднимаются черезъ концы огнива, то кичка, какъ настилка изъ досокъ, служитъ для производства работъ: стоя на ней, судорабочіе вытаскиваютъ и спускаютъ якоря. Отсюда старинный разбойничій крикъ: „сарынь на кичку“, т. е. „ложись на кичку“, иначе, выходи изъ судна и не препятствуй его грабить.

Клади руль на бортъ, т. е. поставить руль по отношенію къ судну почти поперекъ его, т. е. свести губу за бортъ судна.

Клади якорь, т. е. спускай его съ судна въ воду.

Кладная—(см. *„расшива“*).

Рис. 10. Кладнушка.

Кладнушка—небольшое палубное судно, до сихъ поръ еще сохранившее типъ старинныхъ расшивъ. Въ настоящее время такихъ судовъ

осталось очень немного; строятся они въ Нижегородской губерніи (Балахнинскомъ и Горбатовскомъ уѣздахъ), плаваютъ въ верховья Волги и по р. Окѣ и служатъ для перевозки различныхъ товаровъ. Кладнушки строятся изъ сосноваго и елеваго лѣса, поднимаютъ груза до 2000 пудовъ; стоятъ до 1200 рублей.

Кладчикъ—лицо, сдающее судовладѣльцамъ какой-либо грузъ для доставки водою на пароходахъ или другихъ судахъ.

Кладь—почти уже вышедшее теперь изъ употребленія слово, въ старину означавшее всякій грузъ, отправляемый на судахъ.

Классъ—1) разрядъ товаровъ, отправляемыхъ на судахъ и по желѣзнымъ дорогамъ. Смотря по цѣнности и трудности сохраненія того или другого груза, всѣ товары страховыми обществами, принимающими на страхъ грузы въ складахъ и въ пути, раздѣляются на нѣсколько классовъ. Товары болѣе цѣнные, но съ большей трудностью сохраняемые, причисляются къ первому или второму классу и страховая премія съ нихъ взимается по высшей нормѣ; менѣе цѣнные и мало подвергающіеся порчѣ товары причисляются къ третьему и четвертому классамъ и оплачиваются болѣе дешевой преміей. 2)—(См. „каюта“).

Клевка (морской терминъ *„стопоръ“*)—снасть, или цѣпная, или пеньковая; въ послѣднемъ случаѣ бываютъ клевки смольныя и бѣльныя. Цѣпныя клевки употребляются только на нѣкоторыхъ судахъ, пеньковыя же обязательно имѣются на каждомъ суднѣ волжскаго бассейна. Длина цѣпныхъ клевокъ не превышаетъ 1—1½ саж. и звенья ихъ рѣдко бываютъ толще ½—¾ дюйма. Прикрѣпленная однимъ своимъ концомъ, посредствомъ рыма на носовой части судна, къ палубѣ, около битенговъ или ухватовъ, цѣпная клевка на другомъ концѣ имѣетъ желѣзный крюкъ, которымъ, въ случаѣ надобности, задерживается цѣпной канатъ отъ носового или какого-либо другого якоря, во время поднятія или опусканія послѣдняго въ воду. Пеньковыя клевки бываютъ не длиннѣе одной сажени, но толщина ихъ достигаетъ иногда 6 дюймовъ; онѣ употребляются преимущественно при подъемѣ и очисткѣ якорей или другихъ канатовъ. Цѣль употребленія этихъ клевокъ одинакова съ цѣпными: онѣ служатъ для застопориванія всякаго рода канатовъ и цѣпей.

Клепень—(см. *„клячь“*).

Кливеръ—небольшой косой трехъ-угольный парусъ, имѣющійся на нѣкоторыхъ буксирныхъ пароходахъ и употребляющійся при поворотахъ парохода во время вѣтра.

Клинкетъ—отверстіе въ бортѣ дока и въ шлюзныхъ воротахъ; въ первомъ случаѣ клинкеты служатъ только для впусканія воды въ докъ, а во второмъ—для впусканія ея въ камеры шлюза и выпусканія ея изъ нихъ обратно.

Клинъ.—Клинья бываютъ деревянные и металлическіе. Деревянные дѣлаются изъ куска какого-либо дерева крѣпкой породы (дуба, березы и пр.); размѣрами клинья дѣлаются смотря по надобности, длиною отъ 4-хъ вершковъ до одногоаршина, и представляютъ собою плоскую пластину 2—3 вершка шириною, причемъ одинъ конецъ дѣлается утолщеннымъ, а другой тонкимъ и употребляются въ разныхъ случаяхъ, напр. расколки лѣсинъ, дровъ и проч., а также служатъ для заклиниванія при поднятіи какихъ-либо тяжестей, чтобы они не опускались къ низу (см. слово „подпушить“). Клинья металлическіе употребляются при механическомъ ремонтѣ и желѣзномъ судостроеніи.

Клотикъ или **Клотъ**—точеный кружокъ, надѣваемый на вершину мачты или на флагштокъ. Въ клотикѣ вдѣланы два шкива, черезъ кото-

рые продергиваются легости (сигнальные фалы) для подъема сигнальных флаговъ и фонарей.

Клѣтки—четырехъ-угольные срубы или колодцы изъ кусковъ дерева, вышиною, преимущественно, до одной сажени, хотя дѣлаются и выше и ниже, смотря по надобности и въ зависимости отъ глубины воды въ томъ мѣстѣ, гдѣ приходится ихъ ставить или подводить подъ судно. Что касается кусковъ дерева, то послѣдніе бываютъ отъ $1^1/_2$ до 2 аршинъ длиною и толщиною до 5 вершковъ. Клѣтки употребляются при ремонтѣ судовъ и, главнымъ образомъ, при ремонтѣ ихъ подводныхъ частей, для починки которыхъ суда необходимо поставить на клѣтки. И въ этомъ случаѣ клѣтки служатъ опорою для тѣхъ рычаговъ, съ помощью которыхъ на нихъ поднимаются суда. Чтобы клѣтки были болѣе устойчивы и не разваливались, онѣ скрѣпляются гвоздями или болтами.

Клѣточникъ—куски дерева, изъ которыхъ составляются клѣтки.

Клюзы—круглыя отверстія по обѣимъ сторонамъ носа борта; на носу они дѣлаются для пропуска каната къ якорному рыму, а по бортамъ для стока воды съ палубы (см. шпигатъ).

Клюй (морской терминъ „*застопорь*"), т. е. задержи канатъ или какую-либо другую снасть посредствомъ клевки.

Клюка—крутой изгибъ рѣки; терминъ этотъ большею часть употребляется на Окѣ.

Ключъ—мѣсто, глубокое и удобное для судоходства, находящееся преимущественно на фарватерѣ. Напр., выраженіе „держись ключа" употребляется при проходѣ черезъ перекаты и мелкія мѣста и означаетъ, что слѣдуетъ идти по фарватеру, не уклоняясь отъ него въ стороны.

Клязьменка—безпалубное судно, похожее по своему типу на гусяну, но нѣсколько меньшихъ размѣровъ: отъ 20 до 28 саженъ длины и отъ 4 до 5 саж. шир., высота бортовъ до 6 четвертей, грузоподъемность—до 25.000 пудовъ при осадкѣ до 4 четвертей. Такелажъ клязьменокъ таковъ-же, какъ и на гусянахъ, но меньшихъ размѣровъ. Суда эти служатъ для перевозки различныхъ товаровъ изъ Нижняго по Окѣ и Клязьмѣ, по которымъ они ходятъ конной тягой; строятся они преимущественно на Клязьмѣ изъ сосноваго и елеваго лѣса; продолженіе службы ихъ до 6 лѣтъ; стоимость отъ 400 до 800 рублей.

Клячъ (морск. терминъ „*кневень*")—кусокъ дерева длиною не болѣе одного аршина, толщиною $2^1/_3$—3 вершка, употребляемый для соединенія канатовъ безъ помощи узловъ; для этого на концахъ соединяемыхъ канатовъ дѣлаются огоны (петли), и въ одинъ огонъ вдѣвается другой, причемъ клячъ вставляется въ продѣтый огонъ. Клячъ употребляется иногда при блокахъ на нѣкоторыхъ буксирныхъ пароходахъ вмѣсто буксирнаго гака и, наконецъ, при конной тягѣ. Клячъ служитъ для соединенія ходовой бечевы съ подсадами.

Кнеки (морск. терминъ „*кнехты*")—круглыя тумбы (брусья) различной толщины, находящейся въ зависимости отъ величины судна; ставятся въ разныхъ мѣстахъ, преимущественно, по оконечностямъ палубы въ вертикальномъ къ послѣдней положеніи, выходя отъ днища сквозь палубу и возвышаясь надъ ней отъ 1 до $1^1/_2$ аршина. Кнеки бываютъ *носовые, кормовые, буксирные* и *бортовые*. Носовые и кормовые ставятся на разстояніи приблизительно 7 саж. отъ носа и кормы, въ количествѣ отъ 2 до 4 въ каждой группѣ, служатъ для закрѣпленія якорныхъ и другихъ канатовъ. Буксирные кнеки ставятся такъ, чтобы два кнека отстояли отъ носа на одну треть длины судна и два кнека на томъ-же раз-

стояніи отъ кормы, такъ что между обѣими парами буксирныхъ кнековъ образуется промежутокъ, равный также одной трети длины судна; но, однако, при нашемъ примитивномъ судостроеніи это важное условіе по разнымъ причинамъ не соблюдается, и буксирные кнеки ставятся вопреки выработаннымъ правиламъ судостроенія—не въ указанномъ разстояніи отъ носовой и кормовой оконечностей судна, а ближе къ этимъ послѣднимъ. Какъ носовые и кормовые, такъ и буксирные кнеки располагаются по коню судна. Бортовые кнеки, расположенные по бортамъ судна ближе къ кормѣ или носу, ставятся попарно, а остальные одинарные, въ количествѣ 2—3, находятся въ равномъ разстояніи отъ обоихъ вышеназванныхъ паръ бортовыхъ кнековъ. Бортовые кнеки ставятся или около самаго борта, или въ разстояніи отъ него на одинъ аршинъ. Послѣдняя постановка бортовыхъ кнековъ считается болѣе соотвѣтствующей ихъ назначенію, заключающемуся въ томъ, что бортовые кнеки служатъ для счала судовъ между собою и вообще для всякаго рода крѣпленія снастей. На всѣхъ пароходахъ, за немногими исключеніями, кнеки бываютъ чугунные, причемъ кнеки, служащіе для крѣпленія якорныхъ канатовъ, ставятся на палубѣ, съ которой и соединяются посредствомъ болтовъ, что-же касается бортовыхъ, то они располагаются по борту судна, по планширу, въ количествѣ четырехъ паръ на каждомъ бортѣ, прикрѣпляются къ планширу болтами и служатъ для завертыванія чалокъ и другихъ снастей. Кромѣ того, на буксирныхъ пароходахъ имѣются также и буксирные кнеки, которые бываютъ иногда деревянные, большею частью-же желѣзные; ставятся они позади паровыхъ котловъ, выходятъ отъ днища судна сквозь палубу, возвышаясь надъ послѣдней не выше одной сажени; за эти кнеки крѣпится буксиръ, подаваемый на баржу.

Кница или **книса**—кусокъ дерева различной величины, смотря по надобности, имѣющій двѣ вѣтви, изъ которыхъ одна составляетъ корень, а другая—часть ствола. Кницы выдѣлываются изъ копаней; ими соединяются въ деревянномъ судостроеніи бимсы съ копанями, а также и другіе соединяемые подъ укломъ брусья. Кницы бываютъ *стоячія* (вертикальныя) и *лежачія* (горизонтальныя), что, конечно, зависитъ отъ тѣхъ частей судна, которыя ими соединяются. Кницы дѣлаютъ и изъ желѣза, но тогда уже они называются *угольниками*.

Кнопъ—(морск.) смотр. „узелъ".

Коблы—то-же, что и ветлы (смотр. „ветлы").

Кобыла—на кичкахъ старинныхъ расшивъ и другихъ судовъ, на кабестанахъ, конныхъ машинахъ и плотахъ—свѣшенный или поставленный вертикально толстый брусъ съ блокомъ или шкивомъ для отдачи и подъема якоря. Прежде на коноводныхъ машинахъ и кабестанахъ такъ назывались крамболы, чрезъ которые поднимались изъ воды ходовыя отъ завоза якоря. Кобылы устраивались такъ: на концѣ огнива на лѣвой сторонѣ вырубалось отверстіе въ полъ-аршина длины и такой же ширины; въ отверстіи этомъ укрѣплялись три чугунныхъ катка или валика, одинъ изъ которыхъ горизонтально, а два вертикально по сторонамъ вырубки. При поднятіи якоря канатъ отъ него вкладывался между вертикальными валиками, которые при дѣйствіи ворота вращались на осяхъ и тѣмъ предохраняли канатъ отъ тренія, отъ чего получался и выигрышъ въ силѣ.

Ковшъ—*отпускный* небольшой деревянный круглый лотокъ съ рукояткой, употребляемый при взвѣшиваніи зернового хлѣба на хлѣбныхъ пристаняхъ волжскаго бассейна.

Кожуховая каюта—(смотр. „каюта").

Кожухъ—шуба, тулупъ, а также круглые надъ чѣмъ либо покрышка, сводъ, крыша. Кожухи на пароходахъ устраиваются надъ колесами, чтобы вода не плескала на палубу.

Козлы—два или три бревна или шеста, поставленные треножникомъ, а также двѣ такихъ треноги съ перекладиной. Козлы на Волгѣ употребляются при постановкѣ мачтъ, при вытаскиваніи изъ пароходныхъ корпусовъ паровыхъ котловъ и при постановкѣ послѣднихъ въ корпусъ, а также и при поднятіи всякаго рода тяжестей.

Кокора—(см. „копань").

Кокурки—закрутки на веревкѣ (см. „баранъ").

Колбаса—узлы, образующіеся при соединеніи двухъ—трехъ снастей въ одномъ мѣстѣ.

Колода—карча; названіе это существуетъ только на Окѣ и ея притокахъ.

Колодецъ—(см. „выморозка").

Коломенки. Откуда получили онѣ свое названіе въ точности неизвѣстно. Эти стариннаго типа суда имѣютъ свою нелишенную интереса исторію. Ихъ можно встрѣтить еще и въ настоящее время, но уже въ ограниченномъ количествѣ, тогда какъ на Чусовой въ прежнее время сплавлялось ихъ до тысячи. Каждый водный путь первоначально придерживается своей системы судостроенія, приспособляя суда къ болѣе удобному плаванію по своимъ водамъ.

Мѣстомъ постройки коломенокъ была, главнымъ образомъ, рѣка Чусовая*), строили ихъ и на рѣкѣ Ай, притокѣ р. Бѣлой, и верховьяхъ рѣки Камы, а также и на рѣкѣ Вяткѣ. На Чусовой онѣ строились при горныхъ уральскихъ заводахъ: Ревдинскихъ, Усть-Уткинскомъ, Шайтанскомъ и другихъ мѣстахъ, принадлежащихъ стариннымъ владѣльцамъ, какъ напримѣръ: Демидову, Князю Санъ-Донату, Графу Строганову, Князю Бѣлосельскому—Бѣлозерскому, Яковлеву, Стенбокъ-Ферморъ и др. Постройка коломенокъ производилась въ зимнее время и на одну только навигацію, обратно къ уральскимъ заводамъ онѣ не возвращались, а продавались на сломъ по доставкѣ клади въ С.-Петербургъ. Въ Нижнемъ коломенки покупали судопромышленники изъ Оки, и грузили ихъ разными товарами, отправляемыми на Оку въ разные города, по Цнѣ въ Моршанскъ и по Волгѣ въ Рыбинскъ.

---

*) Рѣка Чусовая беретъ свое начало изъ озера Чусовского, въ недалекомъ разстояніи отъ г. Екатеринбурга, гдѣ Уральскій хребетъ понижается. Верховья ея протекаютъ верстахъ въ десяти отъ истоковъ рѣкъ, текущихъ въ р. Обь. Чусовая, какъ горная рѣка, очень извилиста, дно ея каменистое, берега высокіе и каменистые. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ высота береговъ достигаетъ 50 и болѣе саженъ. Во многихъ мѣстахъ камни, или такъ называемые бойцы, выступаютъ отъ береговъ въ стрежень рѣки и представляютъ большую опасность плывущимъ судамъ. Бойцы эти носятъ различныя мѣстныя названія, напримѣръ: молоки, костыль, шилка, бражка, столбы, отметы, винокуры, коса и проч. Вся длина Чусовой около 700 верстъ, но годной для сплава не болѣе 550 верстъ. По ея теченію расположены желѣзо-дѣлательные и чугуно-плавильные заводы. Теченіе весною и при спускѣ воды изъ прудовъ дѣлаютъ рѣку очень быстрой—до 10 верстъ и болѣе въ часъ. Не доходя до своего устья верстъ на 40, Чусовая выходитъ изъ скалистыхъ горныхъ береговъ и течетъ уже между низменными и отлогими берегами и теченіе ея вплоть до устья становится тихимъ. Чусовая впадаетъ въ Каму близъ селенія Левшино, въ 20 верстахъ выше города Перми. По рѣкѣ Чусовой ежегодно сплавлялось съ Уральскихъ горныхъ заводовъ металловъ до 10 милліоновъ пудовъ, а также и хлѣбныхъ грузовъ до милліона пудовъ.

Коломенки строились большею частью изъ елеваго лѣса, постройка ихъ была грубая, конопатились онѣ бѣльной паклей и мочаломъ, и никогда не смолились. Всѣ суда строились по одному шаблону — съ отвѣсными бортами и штевнями, носъ и корма были заострены съ полутупымъ образованіемъ. Размѣрами дѣлались: въ длину отъ 18 до 22 саженъ, шириною—12 аршинъ, при высотѣ бортовъ 12—14 четвертей. Въ верховьяхъ рѣкъ Камы и Бѣлой коломенки строились и большихъ размѣровъ съ грузоподъемностью 25—28 тысячъ пудовъ. Грузъ въ такихъ судахъ доставляли только до Нижняго. Лѣсъ для постройки не жалѣли и онѣ были очень лѣсисты и съ виду неуклюжи; днище и бока крѣпились нагелями и желѣзными гвоздями, продольное крѣпленіе состояло изъ положенныхъ по днищу трехъ кильсоновъ. Средній кильсонъ крѣпился со штевнями кнопомъ (см. кнопъ) въ видѣ колани съ кокорой а бортовые клались ближе къ бортамъ тоже по днищу. Бортовое крѣпленіе дѣлалось такъ: съ внѣшней стороны къ ошвѣ накладывались толстые изъ однорѣзковъ въ видѣ горбылей брусья во всю длину судна въ шесть рядовъ, а иногда и болѣе, отъ подворота и нѣсколько выше грузовой ватеръ-линіи, и прикрѣплялись къ бортамъ желѣзными гвоздями; такой способъ бортового крѣпленія примѣнялся потому, что при сплавѣ коломенокъ по р. Чусовой онѣ нерѣдко силою теченія ударялись о береговые каменные утесы. Въ этомъ случаѣ вторая обшивка или баргоуты и служили какъ бы броней, предохраняя суда отъ пролома бортовъ. Подъ грузы листового желѣза онѣ крылись въ два теса отъ средины на скатъ къ бортамъ, а подъ грузъ чугуна и сортоваго желѣза крылись продольно и въ одинъ тесъ. Сверхъ крыши по бортамъ настилалась ходовая площадка, поддерживаемая внутри стойками или колонками. Особыхъ помѣщеній для рабочихъ не существовало, они помѣщались подъ палубой въ трюмѣ. Для приготовленія горячей пищи дѣлались очаги.

Грузоподъемность коломенокъ при осадкѣ въ 6—7 четвертей допускалась отъ 12 до 16 тысячъ пудовъ. Стоимость ихъ на мѣстахъ постройки была 400—500 рублей.

Въ прежнее время коломенки по выгрузкѣ желѣза на Нижегородской ярмаркѣ продавались по цѣнѣ отъ 100 до 200 рублей; въ настоящее же время, въ виду уменьшенія этого каравана, продаются онѣ по 750—800 рублей безъ припасовъ. На Чусовой строилось до 1000 коломенокъ исключительно для перевозки металловъ съ Уральскихъ горныхъ заводовъ. Въ нихъ отправляли и хлѣбный грузъ, который доставлялся не въ примѣръ прочимъ грузамъ до С.-Петербурга безъ перегрузки въ Рыбинскѣ.

Припасы коломенокъ на время сплава были незатѣйливы—на нихъ было по два, по три якоря отъ 10—15 пудовъ, снастей смольныхъ по 2—3 косяка 100 саж. длины, 5—6 дюймовъ толщины. При каждой коломенкѣ имѣлось по двѣ лодки.

Каждый владѣлецъ каравана избиралъ изъ 50—70 своихъ судовъ лучшую, такъ называемую казенку, или иначе караванную. Въ каждомъ караванѣ такихъ казенокъ было по двѣ или по три, смотря по числу отправляемыхъ судовъ. На нихъ устраивались помѣщенія (каюты-казенки) для караванныхъ, довѣренныхъ, управляющихъ и приказчиковъ, сопровождающихъ караванъ, онѣ дѣлались обыкновенно прочнѣе другихъ барокъ и для отличія отъ другихъ имѣли разукрашенную мачту съ флагами. На вершинѣ мачты помѣщалась раскрашенная звѣзда-репейникъ. На такія суда ставили лучшихъ сплавщиковъ. Удостоенные этой чести

получали за сплавъ по Чусовой рублей 60—70. Для безопасности во время сплава на такую барку ставили большое число рабочихъ—(человѣкъ 10). При караванной имѣлись особыя лодки съ запасными снастями и якорями на случай снятія обмелѣвшихъ судовъ и ещё раскрашенная легкая косная лодка, для которой держали по 6 человѣкъ рабочихъ, называемыхъ косными; имъ, какъ почетнымъ и выдѣляющимся среди прочихъ рабочихъ, выдавалась отъ заводоуправленія каждому красная рубаха, плисовые шаровары, такія же безрукавки и шляпа съ лентой, условнаго въ караванѣ цвѣта. Въ этомъ костюмѣ они были очень похожи на кучеровъ.

Чусовая оживлялась съ наступленіемъ весенняго времени, когда начинался спускъ судовъ на воду и нагрузка ихъ, въ остальное время лѣта она была пустынна, хотя по ней шли и лѣтніе караваны, но въ гораздо меньшихъ размѣрахъ по количеству, какъ судовъ, такъ и груза и величинѣ барокъ.

На время сплава по Чусовой рабочими нанимали зырянъ изъ Чердынскаго, Соликамскаго и Кунгурскаго уѣздовъ, Пермской губерніи, потому что въ прибрежныхъ селеніяхъ собрать необходимаго числа людей было невозможно. Ихъ требовалось одновременно до 40 тысячъ человѣкъ и болѣе. Водоливы и коренные нанимались изъ Вятской губерніи, а сплавщиками были мѣстные жители и частью изъ Верхотурскаго уѣзда.

Временныхъ рабочихъ нанимали въ такихъ мѣстностяхъ, гдѣ кромѣ земледѣлія ничѣмъ не занимались, а слѣдовательно и добыть денегъ на уплату податей было негдѣ. Много было недоимщиковъ и это понуждало ихъ приходить на сплавъ за 400—600 верстъ.

При этомъ обыкновенно составлялись артели съ однимъ общимъ контрактомъ, съ круговою порукою всѣхъ за каждаго въ отдѣльности. Контракты при наймѣ писались въ волостныхъ правленіяхъ.

Плата за сплавъ въ то время съ верхнихъ пристаней была 12 рублей, а съ нижнихъ 8 руб. Изъ рядной платы выдавалось въ задатокъ въ волостныхъ правленіяхъ въ уплату податей немного больше половины, такъ что, за вычетомъ этихъ денегъ, рабочему приходилось получить въ Левшинѣ 3—4 рубля, а иногда и меньше, изъ которыхъ по приходѣ на пристань имъ выдавалось по 1 рублю серебромъ, при этомъ, сверхъ денежной платы, рабочіе получали на время сплава, такъ называемый, паекъ, т. е. по 2 пуда муки и по 5 фунтовъ мяса; изъ муки они выпекали хлѣбъ и сушили его на сухари. Плата за сплавъ считалась на срокъ до 1-го мая, причемъ въ контрактѣ оговаривалось, что, если сплавъ по независящимъ причинамъ затянется дольше обусловленнаго срока, то рабочіе обязаны оставаться до 10-го мая. Но это случалось очень рѣдко. За время послѣ 1-го мая имъ полагалась поденная плата: до 6-го мая по 30 коп. въ день, а послѣ этого срока платили 60—70 коп. въ день.

Что же касается сплавщиковъ, то они прежде всего должны были нѣсколько лѣтъ проплавать на суднѣ учениками или помощниками. Пробиться въ ученики, конечно, тоже было не такъ легко: кромѣ протекціи нужны были и извѣстныя способности. Случалось и такъ, что человѣкъ изучитъ рѣку и подготовится къ сплавному дѣлу, но въ концѣ концовъ бываетъ принужденъ отказаться отъ этого опаснаго ремесла. Сплавщикъ, или такъ называемый лоцманъ, прежде всего долженъ имѣть хорошую память и знаніе русла, а кромѣ того онъ долженъ обладать такими личными качествами, какъ: смѣлость, энергія, присутствіе духа и кромѣ того сумѣть внушить къ себѣ довѣріе рабочихъ.

Рѣка Чусовая коварна и капризна. Трусливые сплавщики, боясь разбить барку и не погубить вмѣстѣ съ нею и рабочихъ, не рѣшались брать на себя это опасное и отвѣтственное дѣло.

По принятому обычаю сплавщики брали въ ученье своихъ сыновей, которыхъ пріучали съ малыхъ лѣтъ къ этому опасному ремеслу, какъ это дѣлается иногда и на Волгѣ. Нерѣдко можно было видѣть, что рядомъ со сплавщикомъ на его скамейкѣ стоитъ мальчуганъ, повторяющій команду сплавщика. Поступали въ ученье и взрослые изъ болѣе смышленныхъ рабочихъ.

Начинающему сплавщику не вполнѣ довѣряли, первоначально ему давали барку съ болѣе дешевымъ грузомъ, напримѣръ, чугуномъ, который сплавлялся въ меженнее время лѣтняго каравана. Вновь назначеннымъ сплавщикамъ за ихъ трудъ платили за сплавъ не болѣе 30—40 рублей, а въ дальнѣйшемъ они получали 50 рублей*).

Весною передъ открытіемъ навигаціи на рѣкѣ Чусовой построенныя коломенки находились на сухомъ берегу на стапеляхъ или эллингѣ; оттуда ихъ спускали на воду. Рабочихъ по старинному обычаю созывали для спуска барокъ пушечными выстрѣлами. Заводское населеніе стекалось къ берегу, какъ на торжество, и съ интересомъ слѣдило, насколько успѣшно идетъ спускъ барокъ

Передъ спускомъ барокъ съ берега на воду изъ Ревдинскаго пруда спускали воду для того, чтобы на рѣкѣ взломало и унесло ледъ, безъ этого спускать съ берега барки и приступать къ погрузкѣ ихъ было нельзя, иначе онѣ могли быть повреждены или вовсе унесены вмѣстѣ со льдомъ. Послѣ спуска барокъ на воду шлюзы пруда закрывались и барки начинали грузить. Въ это же время ихъ снабжали всѣми нужными припасами и матеріаломъ. Все это дѣлалось очень спѣшно.

По окончаніи нагрузки барокъ и полной ихъ готовности къ отплытію на пристань собиралось все заводское населеніе отъ мала до велика и въ присутствіи заводоуправителей и служащихъ совершалось молебствіе, послѣ чего начиналась отправка судовъ (отвалъ).

Отправку каравана было принято начинать при извѣстной высотѣ воды въ рѣкѣ, при которой допускался сплавъ, а именно—не менѣе 3-хъ аршинъ надъ меженнимъ уровнемъ; такая высота достигалась вторымъ выпускомъ воды изъ Редвинскаго пруда.

Приготовляясь къ сплаву, рабочіе запасались обыкновенно на весь день сухарями, такъ какъ въ это время ни рабочіе, ни сплавщики со своихъ мѣстъ не сходили.

Передъ началомъ сплава всѣ рабочіе становились на барку къ потесямъ**) по десять-пятнадцать человѣкъ къ каждой потеси, а сплавщикъ съ своимъ помощникомъ помѣщался на особо поставленной по срединѣ барки скамейкѣ, откуда онъ отдавалъ всѣ нужныя приказанія и распоря-

---

*) Среди сплавщиковъ большой славой пользовался заводскій крестьянинъ Верхотурскаго уѣзда Селивановъ, служившій въ караванѣ Князя Демидова Санъ Донато. Въ продолженіе 25 лѣтъ къ ряду онъ не убилъ, какъ говорятъ, ни одной барки и считался однимъ изъ опытнѣйшихъ лоцмановъ-сплавщиковъ; онъ былъ въ большой чести у Князя Демидова и получилъ отъ него золотую медаль. Впослѣдствіи Селивановъ имѣлъ уже свои собственныя суда, въ которыхъ доставлялъ грузъ по Чусовой, сдѣлался богатымъ человѣкомъ и Верхотурскимъ первой гильдіи купцомъ. Но затѣмъ онъ разорился и умеръ въ бѣдности у себя на родинѣ.

**) Потесью называется большое весло, сдѣланное изъ бревна 7—8 саж. длины, 5—7 вершк. толщины, съ придѣланной къ вершинѣ его лопастью изъ толстыхъ досокъ длиною 3—4 аршина и шириною около 1 аршина.

женія рабочимъ; ученикъ, его помощникъ, повторялъ громогласно командныя слова сплавщика. Затѣмъ барки отчаливали отъ пристани одна за другою чрезъ короткій промежутокъ.

Отправка каравана происходила торжественно, съ пушечной стрѣльбой съ берега и съ отплывающихъ барокъ. За караваномъ изъ нѣсколькихъ барокъ слѣдовала караванная, разукрашенная флагами и также при громѣ пушечныхъ выстрѣловъ. Провожающая толпа махала съ берега отходящимъ судамъ платками и шляпами до тѣхъ поръ, пока не скрывался изъ вида весь караванъ. Затѣмъ все стихало и толпа провожающихъ брела по домамъ. На берегу дѣлалось такъ пусто, какъ и на рѣкѣ Чусовой до слѣдующей весны.

Коломенки, попавъ въ Чусовую и подхваченныя быстрымъ теченіемъ, неслись внизъ носомъ, управляемыя потесями—двумя съ носу и двумя съ кормы. Шли онѣ со скоростью 8—10 верстъ въ часъ, при этомъ не обходилось дѣло и безъ аварій. Сплавъ продолжался только днемъ, на ночь они останавливались на ночлегъ, для этого выбиралось удобное мѣсто; подходя къ нему, съ судна отправляли лодку съ людьми и канатомъ; люди спѣшили къ берегу, зачаливали канатъ за деревья или столбы, поставленные для зачала судовъ, другой конецъ каната завертывали на суднѣ на ухватахъ и травили его, т. е. ослабляли по мѣрѣ надобности. На одномъ канатѣ удержать судно было невозможно, поэтому вслѣдъ за первой лодкой шла вторая и точно также зачаливала другой канатъ. Если не успѣвали закрѣпить первый канатъ на берегу, его выбирали снова на лодку и вновь везли на берегъ. Бывали случаи, что удержать судно на желаемомъ мѣстѣ не успѣвали и оно неслось дальше, наплывая на судно, которому удалось схватиться ниже за берегъ и остановиться. Слѣдующія за нимъ суда ударялись въ стоявшія уже у берега, разбивались или разбивали его и тонули; при этомъ гибли и люди, если не успѣвали во время убраться съ судна. Слѣдуетъ сказать, что коломенки во время сплава шли другъ отъ друга въ небольшомъ разстояніи.

Не мало бывало аварій какъ случайныхъ, такъ и по ошибкѣ сплавщиковъ. Если надо было обойти боецъ *) и не успѣвали ударить во время потесями, чтобы отвернуть носъ барки въ сторону и дать ей желаемое направленіе, коломенка ударялась о боецъ, проламывала себѣ бортъ и судно начинало тонуть, и если опоздаютъ или невозможно задѣлать пролома, то судно тонуло, а иногда тутъ же быстротой теченія его перевертывало. Вмѣстѣ съ судномъ и товаромъ погибали и люди. Не мало такимъ образомъ поглотила жертвъ р. Чусовая въ своихъ бурныхъ водахъ. Товаръ, затонувшій въ Чусовой, вынимался изъ воды лѣтомъ, когда спадала въ рѣкѣ вода. Все вынутое желѣзо грузилось въ небольшія суда и сплавлялось лѣтомъ въ Левшино, а отсюда, перегруженное въ другія суда, отправлялось по назначенію заводоуправленій.

Время сплава чусовского каравана продолжалось 4—5 дней, если не встрѣчалось какихъ-либо непредвидѣнныхъ препятствій.

Въ виду того, что много барокъ убивалось и тонуло на Чусовой, впослѣдствіи распоряженіемъ тѣхъ же заводоуправленій бойцы ограждались такъ называемыми пружинами, сдѣланными изъ дерева. Если судно и ударялось о такую пружину, то оно отскакивало отъ нея. При такихъ, хотя и временныхъ сооруженіяхъ, аварій съ судами стало меньше.

Въ послѣднее время въ восьмидесятыхъ годахъ, при сплавѣ

*) Боецъ—камень-одпнецъ.

судовъ вошли въ употребленіе лоты (см. лотъ). Всѣ коломенки, выплывшія изъ Чусовой, останавливались въ устьѣ ея у деревни Левшино; здѣсь разсчитывали временныхъ, взятыхъ на сплавъ, рабочихъ. Деньги, полученныя ими въ разсчетъ, большею частью тутъ же пропивались. Не обходилось, конечно, дѣло и безъ драки, а иногда, недовольные почему либо разсчетомъ, рабочіе поднимали бунтъ. Дѣло иногда принимало грозный оборотъ, такъ какъ рабочихъ въ это время скапливалось на пристани 40—50 тысячъ человѣкъ. Для наблюденія за порядкомъ и усмиренія бунтующихъ обыкновенно являлась изъ Перми полиція и рота казаковъ. Бывало, что пріѣзжалъ и губернаторъ. Безпорядки продолжались 3—4 дня, до тѣхъ поръ, пока не выпроваживали всѣхъ на родину. И шли рабочіе 400—500 верстъ почти безъ гроша денегъ, питаясь оставшимися отъ сплава сухарями или Христовымъ именемъ.

Рис. 11. Коломенка.

Изъ Левшина коломенки въ прежнее время отправлялись внизъ по Камѣ сплавомъ на веслахъ, а позднѣе, съ введеніемъ лотовъ, онѣ сплавлялись по лоту, имѣя на каждомъ суднѣ 8—10 человѣкъ рабочихъ; сплавщиковъ замѣняли вятскіе лоцмана (вятчане); они являлись къ началу сплава и принимали участіе при сплавѣ по Чусовой

Металлы, слѣдовавшіе на Нижегородскую ярмарку, занимали до 400—500 судовъ. Всѣ эти суда останавливались въ городѣ Лаишевѣ на Камѣ, въ 30 верстахъ выше ея устья. Въ этомъ городѣ существовала, такъ называемая, Лаишевская ярмарка, она начиналась съ 15 мая и продолжалась до 15 іюня. Здѣсь происходила продажа желѣза. Продажу производили управляющіе отъ заводоуправленій, въ помощь имъ были караванные. За покупкою металловъ сюда съѣзжались крупные купцы съ низовьевъ Волги, изъ за Каспія, съ Кавказа и Персіи, а также съ Дона: изъ Ростова, Таганрога и разныхъ станицъ. Въ прежнее время на ярмаркѣ продавалось желѣза до полутора милліоновъ пудовъ. Все купленное желѣзо на Лаишевской ярмаркѣ частью оставалось въ тѣхъ же коломенкахъ, частью же перегружалось въ другія суда—косовыя лодки, асланки, а въ послѣднее время въ баржи. Суда эти обыкновенно приходили въ Лаишевъ весною порожними и здѣсь происходили сдѣлки на доставку желѣза. За доставку отъ Лаишева до Царицына платили 7 коп., а до Астрахани 10 коп. съ пуда, позднѣе фрахтъ понизился до 4—5 коп. съ пуда.

Оставшіеся послѣ Лаишевской армарки металлы отправлялись на

Нижегородскую ярмарку въ тѣхъ же судахъ, въ которыхъ шли они и по Чусовой. Коломенки, освободившіяся изъ-подъ груза, продавались тутъ же въ Лаишевѣ; они покупались для сплава лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ или на сломъ для построекъ.

Металлы въ коломенкахъ, направляемыхъ вверхъ по Волгѣ и до С.-Петербурга, шли также сплавомъ изъ Левшина до устья Камы, не останавливаясь въ Лаишевѣ; спустившись къ устью, онѣ взводились въ Волгу версты на двѣ ручнымъ способомъ и останавливались у лѣваго берега, противъ с. Богородскаго. Здѣсь онѣ подготовлялись для слѣдованія вверхъ по Волгѣ. До введенія на Волгѣ пароходства коломенки съ камскаго устья шли бурлацкою тягою. На нихъ нанимали бурлаковъ изъ крестьянъ Тетюшскаго уѣзда, Казанской губерніи, преимущественно татаръ. Наймъ производился въ Богородскѣ, куда бурлаки приходили ко времени прибытія судовъ на устье Камы. Ихъ обыкновенно нанимали на путину. До Нижняго платили 6—7 рублей, а если караванъ слѣдовалъ выше, то нанимали до Рыбинска и платили 10—12 рублей. На каждую коломенку ставили 40—50 человѣкъ. Здѣсь же на устьѣ Камы всѣ суда вооружались ходовыми припасами. На нихъ ставили мачты, готовили паруса, подачи, устраивали руль и проч. Ко времени выхода каравана изъ Богородска тамъ скапливалось до 500—600 судовъ одновременно. Въ это время село Богородское представляло какъ-бы большой рѣчной портъ. Собирались десятки тысячъ разнаго пришлаго люда. Не обходилось дѣло, конечно, и безъ пьянства и буйства, какъ и въ Левшинѣ, только съ тою разницей, что въ Левшинѣ все заканчивалось въ 4—5 дней, а въ Богородскѣ продолжалось около двухъ недѣль, до тѣхъ поръ, пока не уходилъ весь караванъ. По уходѣ его все стихало и самое село пустѣло.

Съ появленіемъ на Волгѣ кабестанныхъ пароходовъ за ними стали отправлять и коломенки. Подъ каждый кабестанъ зачаливали до 40—45 коломенокъ. Съ такимъ количествомъ судовъ или, какъ это называется, возомъ, кабестаны шли противъ теченія 60—70 верстъ въ сутки, тогда какъ коломенки могли идти только 20—30 верстъ въ день. Если былъ попутный вѣтеръ, то они шли на парусахъ и это очень способствовало успѣшности хода.

По Маріинской системѣ весь Чусовской караванъ изъ Рыбинска отправлялся конною тягой и приходилъ въ С.-Петербургъ къ половинѣ сентября. Такимъ образомъ, суда находились въ пути около четырехъ мѣсяцевъ и, пройдя по нѣсколькимъ рѣкамъ и каналамъ, дѣлали съ мѣстъ ихъ отправки около 3.400 верстъ.

Съ развитіемъ на волжскомъ бассейнѣ буксирнаго пароходства весь чусовской караванъ отправлялся отъ Левшина уже за этими пароходами до Рыбинска, а отъ этого послѣдняго по Маріинской системѣ за туерами. Съ этого времени, т. е. съ 60-хъ годовъ, бурлацкая и конная тяга прекратилась и суда вмѣсто четырехъ-мѣсячнаго путешествія до С.-Петербурга шли не болѣе двухъ мѣсяцевъ.

Съ проведеніемъ Уральской желѣзной дороги и съ соединеніемъ ея съ сибирскою магистралью, сплавъ металловъ съ Уральскихъ горныхъ заводовъ и другихъ товаровъ по рѣкѣ Чусовой прекратился. Грузы эти перешли къ новому желѣзнодорожному пути до станціи Левшино, гдѣ для выгрузки товаровъ построены на берегу Чусовой, близъ ея устья, удобные, вполнѣ оборудованные склады какъ желѣзнодорожные, такъ и камскихъ пароходствъ.

Изъ маленькой деревушки Левшино выросъ значительный рѣчной портъ. Сюда доставляются уральскіе металлы и многіе товары изъ Сибири, какъ, напримѣръ, хлѣбъ, продукты скотоводства, вообще сырые, необработанные товары и проч., слѣдующіе воднымъ путемъ на Нижегородскую ярмарку и другіе города. Равнымъ образомъ на пристань Левшино привозятъ на волжскихъ судахъ и пароходахъ всевозможные фабричные и другіе товары изъ центральной Россіи, обѣихъ столицъ и Нижегородской ярмарки. Всѣ прибывающіе въ Левшино товары отправляются далѣе въ Сибирь по желѣзной дорогѣ. Товары, прибывшіе въ Тюмень, отправляются далѣе вновь воднымъ путемъ.

Выше подробно говорилось о томъ, что сплавъ по Чусовой металловъ въ коломенкахъ производился заводоуправленіями своими средствами, но съ 1867 по 1873 года заводоуправленія князя Санъ-Донато и Яковлева въ теченіе шести лѣтъ сдавали свои металлы на доставку пароходному О-ву „Вулканъ“ по контракту съ полною отвѣтственностью поставщика, причемъ всѣ суда, построенныя заводоуправленіями, передавались О-ву со всѣми припасами въ собственность по существующимъ на мѣстѣ постройки цѣнамъ. Металлы, слѣдуемые къ отправкѣ, принимались служащими О-ва въ заводахъ. Перевозка металловъ съ заводовъ къ мѣсту погрузки производилась также счетомъ О-ва; отправители никакихъ косвенныхъ расходовъ не несли, все относилось на счетъ доставщика, а потому О-во „Вулканъ“, принявши обязательства, всѣ принятые металлы должно было сдать на мѣстахъ назначенія въ томъ видѣ, въ какомъ они были приняты съ заводовъ. Если бы нѣкоторыя изъ коломенокъ въ пути слѣдованія потерпѣли крушеніе и затонули, О-во обязано было затонувшіе металлы вынуть изъ воды, листовое желѣзо перечистить и вновь перепаковать, при всемъ этомъ за порчу его заводоуправленія вычитали съ доставщика изъ фрахта по 20 к. за пудъ, несмотря на то, что О-во несло убытки на выемкѣ изъ воды желѣза, перегрузку его и перепаковку, съ потерею судна и припасовъ около 30 коп. на пудъ.

Въ 1869 году коломенки, шедшія по Камѣ сплавомъ, были застигнуты штормеммъ вѣтромъ; отъ разведеннаго волненія затонуло до 70 судовъ. Такъ какъ О-во „Вулканъ“ отъ этой аваріи понесло большой убытокъ, то съ этого года суда сплавомъ больше не пускали, а начали буксировать ихъ пароходами.

Кромѣ частныхъ грузовъ съ Урала отправляли въ коломенкахъ съ казенныхъ горныхъ заводовъ металлы, главнымъ образомъ, чугунъ, снаряды и мѣдную монету изъ Екатеринбурга, въ количествѣ за навигацію отъ $1^1/_2$ до 2 милліоновъ пудовъ, въ это число входили грузы камскихъ заводовъ, рѣки Ай и Златоустовскихъ. Доставка означеннаго груза сдавалась съ подряда Горнымъ Департаментомъ. Казенный грузъ большею частью слѣдовалъ въ С.-Петербургъ и низовья Волги до Саратова, Царицына и Астрахани. Доставщикомъ казенныхъ металловъ и снарядовъ долгое время былъ нѣкто Фридландъ; доставка эта въ то время для него была очень выгодной въ томъ отношеніи, что суда для этого груза строились счетомъ казны и передавались Фридланду со всѣми припасами; при всемъ этомъ онъ пользовался еще и привѣсомъ чугуна, отпускаемаго смотрителями заводовъ до ста тысячъ пудовъ, а иногда и болѣе. Караванъ Фридланда съ казеннымъ грузомъ болѣе ста коломенокъ шелъ также сплавомъ, какъ и всѣ остальныя суда другихъ владѣльцевъ.

Весь этотъ караванъ шелъ до Камскаго устья, гдѣ и останавливался у горнаго берега близъ Богородска. Здѣсь прежде была, такъ на-

зываемая, казенная пристань, имѣлись небольшіе склады и домъ для чиновниковъ*). Въ этомъ мѣстѣ происходила перегрузка и сортировка груза, послѣ чего суда отправлялись отсюда по назначенію.

Въ 1871 году доставка казенныхъ грузовъ была передана пароходному О-ву „Вулканъ“ на три года по контракту, срокъ котораго истекъ въ 1873 году. Доставку эту О-во „Вулканъ“ выполняло только въ теченіе двухъ лѣтъ, а потомъ, вслѣдствіе ликвидаціи О-вомъ своихъ дѣлъ, доставка была передана другому лицу.

Въ дальнѣйшемъ доставку казенныхъ грузовъ приняло на себя пароходное О-во „Дружина“ и продолжало ее до конца девяностыхъ годовъ, а затѣмъ отъ дальнѣйшей доставки отказалось, вслѣдствіе ликвидаціи этого общества.

Колонки (морской терминъ *„пиллерсы“*)—1) деревянныя стойки, ставящіяся въ судахъ между кильсонами, бимсами и подконками; онѣ входятъ шипами въ гнѣзда, вырубленныя въ кильсонахъ, бимсахъ и подконкахъ, причемъ эти шипы обыкновенно и служатъ единственнымъ основаніемъ колонокъ, которыя располагаются на кильсонахъ въ шахматномъ порядкѣ, въ перевязку между собою, причемъ наблюдается, чтобы каждая колонка непремѣнно приходилась подъ бимсомъ. Колонки служатъ исключительно для поддержки палубы. 2) Колонками волгари также называютъ нѣмецкія колоніи на Волгѣ.

Колотовка—(смотр. *„коноводка“*).

Колпакъ—верхняя часть шкива ворота, употреблявшаго на кабестанахъ и конныхъ машинахъ. На колпакъ накладывался косякъ, при помощи котораго и выхаживался изъ воды якорь. Отсюда выраженіе, употреблявшее на кабестанахъ и конныхъ машинахъ: „закладывай косякъ на колпакъ“.

Колышки—кольца свернутаго или зигзагами разложеннаго каната. Отсюда выраженія: „сбросило за бортъ колышкой“, „убило колышкой“, т. е. во время, напр., спусканія каната съ якоремъ человѣкъ попалъ въ одно изъ вышеназванныхъ колецъ или былъ задѣтъ однимъ изъ зигзаговъ каната, чѣмъ или былъ зашибленъ, или сброшенъ за бортъ.

Колѣно—изгибъ рѣки, то-же, что и „клюка“, „лука“ и проч.

Команда (морск. терминъ *„экипажъ“*) на судахъ, плавающихъ по рѣкамъ волжскаго бассейна, раздѣляется на три категоріи: 1) *пароходную*, 2) *баржевую* и 3) *команду* на всѣхъ остальныхъ, главнымъ образомъ, *сплавныхъ судахъ*, въ томъ числѣ *и на плотахъ*. Команда послѣднихъ двухъ категорій болѣе извѣстна подъ общимъ названіемъ *судорабочихъ*, а пароходная команда дѣлится на *матросовъ* и команду *машинную*. Къ числу матросовъ слѣдуетъ отнести и *штурвальныхъ*, служащихъ въ нѣкоторомъ родѣ помощниками лоцмана, а машинная команда состоитъ изъ *масленщиковъ* и *кочегаровъ*. Матросы находятся въ исключительномъ подчиненіи у командира парохода и его помощника, а штурвальные во время исполненія ими своихъ обязанностей подчинены еще и находящемуся вмѣстѣ съ ними на вахтѣ лоцману, машинная-же команда, кромѣ командира, какъ главнаго начальника судна, непосредственно подчинена машинисту, а также и его помощнику, когда этотъ

*) Пристань закрыта въ началѣ семидесятыхъ годовъ.

послѣдній стоитъ на вахтѣ. На баржахъ судорабочіе находятся въ распоряженіи водолива или его подручнаго, а на сплавныхъ судахъ и плотахъ, если нѣтъ приказчика, имѣющаго довѣренность отъ владѣльца судна или плотовъ, они подчиняются лоцману. Контингентъ штурвальныхъ состоитъ или изъ тѣхъ-же матросовъ, но только болѣе смышленыхъ, или изъ коренныхъ волгарей, каковыми являются крестьяне ближайшихъ къ рѣкамъ селеній, особенно-же изъ тѣхъ селеній, жители которыхъ уже издавна, изъ рода въ родъ, занимаются судовымъ промысломъ, а именно: изъ д. Чернопенья и ея окрестностей (Костром, губ.), с. Катунокъ (Балахнин. уѣз., Нижегор. губ.), с. Великаго Врага (Нижегородск. губ. и уѣзда), с. Кадницъ (Нижегор. губ., Макарьев. уѣзда) и другихъ близъ этихъ двухъ селъ лежащихъ селеній; изъ селъ Верхняго и Нижняго Услоновъ (Казанской губер.), изъ Муромскаго уѣзда, Владимірской губерніи, г. Горбатова и его уѣзда (изъ с. Избыльца), с. Чернорѣчья (Балахнин. уѣз.), с. Слудки (Солокамскаго уѣз., Пермской губ.) и изъ Истобенской волости, Котельническаго уѣз., Вятской губ. Штурвальные получаютъ жалованіе въ размѣрѣ отъ 15 до 30 руб. въ мѣсяцъ; обязанности ихъ заключаются въ томъ, что они, по указанію лоцмана, повертываютъ колесо штурвала, а кромѣ того, на нихъ лежатъ и всѣ плотничьи работы на пароходѣ. Матросы и судорабочіе, преимущественно, крестьяне Костромской, Нижегородской, Казанской, Симбирской, Тамбовской, Пензенской, Рязанской, Владимірской, Вятской и Пермской губерній; изъ этихъ губерній и подручные баржевыхъ водоливовъ. Послѣдніе въ случаѣ отсутствія водолива исполняютъ его обязанности, а также во всемъ помогаютъ имъ; матросы-же и судорабочіе подаютъ и отдаютъ чалки, спускаютъ въ воду и поднимаютъ изъ нея якоря, держатъ вахту, моютъ палубу судна и вообще исполняютъ всѣ черныя работы; изъ матросовъ-же, болѣе сообразительныхъ, выбираются *наметчики*, которыхъ на каждомъ пароходѣ бываетъ по два. Матросы и судорабочіе жалованія получаютъ отъ 10 до 15 рублей, а *подручные* на баржахъ до 18 руб. Контингентъ пароходныхъ масленщиковъ набирается изъ мастеровыхъ механическихъ заводовъ Волжско-Камскаго края; на ихъ обязанности лежатъ какъ смазка машины, такъ и вообще всякія работы въ машинномъ отдѣленіи; жалованія они получаютъ отъ 15 до 25 рублей въ мѣсяцъ и служатъ круглый годъ, тогда какъ остальная команда на службѣ находится преимущественно въ теченіе навигаціи, а затѣмъ возвращается на зиму на родину, хотя часть ея, необходимая при ремонтѣ судовъ и для охраны ихъ, оставляется на время зимовки при пароходахъ и судахъ. Обязанности кочегаровъ: *шуровать*, т. е. поддерживать жаръ въ топкахъ въ требуемой силѣ и наблюдать по манометру за давленіемъ пара и уровнемъ воды въ котлахъ, а кромѣ того исполнять всѣ простыя работы какъ въ котельномъ отдѣленіи, такъ и въ машинѣ. Кочегары спеціальной подготовки для своей дѣятельности не получаютъ и состоятъ обыкновенно изъ крестьянъ тѣхъ губерній, изъ которыхъ приходятъ на Волгу и всѣ остальные судорабочіе; жалованіе получаютъ отъ 14 до 17 рублей въ мѣсяцъ; на зимовкѣ при каждомъ пароходѣ остаются по два, по три человѣка. Вся команда пароходная, судовая и рабочіе на плотахъ живутъ на своихъ харчахъ, и только рабочіе на судахъ, плавающихъ по воднымъ системамъ, соединяющимъ бассейнъ Волги съ бассейномъ Балтійскаго моря, пользуются хозяйскимъ содержаніемъ, получая жалованіе за путину или помѣсячно. Эти судорабочіе извѣстны подъ названіемъ *коренныхъ*, а ихъ водоливъ — подъ названіемъ *шкипаря* (искаженное „шкиперъ"). При тягѣ судовъ по каналамъ на шкипаря возлагаются обязанности лоцмана.

Командиръ—то-же, что и капитанъ (см. „капитанъ“).

Комель—толстый конецъ дерева, балки, бревна и т. п., противоположный вершинѣ.

Компасъ—аппаратъ для опредѣленія положеній предметовъ; магнитная стрѣлка этого прибора однимъ концомъ своимъ постоянно обращена на сѣверъ, а другимъ концомъ на югъ. Къ сожалѣнію, на судахъ волжскаго бассейна компасъ почти совсѣмъ не употребляется, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ онъ и могъ-бы существенно быть полезнымъ и рѣчнымъ судоходцамъ.

Комплектовать, т. е. доводить до полнаго числа количество рабочихъ на суднѣ, количество такелажа, вооруженія судна и проч.

Кондаковый лѣсъ, кондаковыя дрова и проч., т. е. лучшій лѣсъ, лучшія дрова и проч. Терминъ, исключительно употребляющійся на камскихъ пристаняхъ.

Коноводныя машины или конно-машинныя суда (то-же колотовка). Коноводныя машины появились на Волгѣ въ началѣ прошлаго столѣтія; изобрѣтателемъ этого судна называютъ иностранца Паудебарта, который получилъ отъ русскаго правительства привиллегію на него. По другимъ указаніямъ первоначальную мысль замѣнить бурлацкую силу лошадиной подалъ главный мастеръ Огурдинскаго лѣсопильнаго завода Всеволожнаго (на р. Камѣ)—А. И. Дурбажевъ.

Спустя нѣкоторое время, нѣкто Сутыринъ построилъ такую же коноводную машину, но лучшаго устройства, чѣмъ построенная Паудебартомъ, и также получилъ привиллегію на 10 лѣтъ. Привиллегія была выдана въ 1819 году. На такую же коноводную машину получилъ привиллегію Ребри. Впослѣдствіи были даны привиллегіи на вновь изобрѣтенное коноводное судно: Василію Фокѣ въ 1828 году и рыбинскому мѣщанину Исакову въ 1856 году, но чѣмъ отличались эти суда одно отъ другого установить пока не удалось.

Появленіе коноводныхъ машинъ на Волгѣ, въ свое время, было большимъ улучшеніемъ въ дѣлѣ судоходства и считалось лучшимъ средствомъ для передвиженія грузовъ. Въ 1849 г. конно-машинныхъ судовъ плавало на Волгѣ до 200 шт.

Чтобы судить, однако, насколько удобны были коноводныя машины, приведемъ здѣсь слова приказа, изданнаго въ 1847 году Графомъ Клеймихелемъ послѣ осмотра имъ Волги:

„Для вящаго въ судоходствѣ успѣха остается желать уничтоженія, или, по крайней мѣрѣ, уменьшенія конно-машинныхъ судовъ въ нижней части Волги*); суда эти по огромности своихъ размѣровъ и медленности хода препятствуютъ свободному движенію судоходства“.

Кромѣ неповоротливости своей, въ узкихъ и извилистыхъ мѣстахъ фарватера онѣ мѣшали проходу мимо нихъ другихъ судовъ, идущихъ вверхъ и внизъ по рѣкѣ. Но машины эти не могли уничтожиться прежде, чѣмъ развилось буксирное пароходство на Волгѣ. И дѣйствительно, конно-машинныя суда, съ появленіемъ кабестанныхъ и буксирныхъ пароходовъ, были вытѣснены окончательно.

Гдѣ первоначально строились своими изобрѣтателями коноводныя машины—неизвѣстно, но нѣсколько позднѣе постройка ихъ производилась преимущественно около г. Балахны (Нижегородской губ.), въ Балахнинскомъ уѣздѣ, а также и въ другихъ мѣстахъ Поволжья. Это

*) Волга отъ Рыбинска до Казани называлась въ то время нижней.

были плоскодонныя суда изъ сосноваго и елеваго лѣса, довольно прочныя, съ отвѣсными штевнями и бортами, длиною 35—40 саженъ, шириною до 8 саженъ и болѣе, высотою бортовъ 16—18 четвертей; штевни, по отношенію къ срединѣ, дѣлались выше отъ 8 до 10 четв.; продольнымъ крѣпленіемъ по днищу служили кильсоны въ три ряда—средній и два боковыхъ ближе къ бортамъ; бортовое крѣпленіе заключалось въ бортовыхъ баргоутахъ съ внѣшней и внутренней стороны по 4—5 рядовъ, съ нарѣзкою на копани; поперечнымъ крѣпленіемъ служили озды отъ 6 до 8 штукъ, расположенныя одна отъ другой саженъ на 7; палуба была поперечная, настилалась изъ теса въ два ряда съ прокладкою между ними бересты (иначе скала) Суда конопатились смольною паклею. Въ постройкѣ употреблялись преимущественно желѣзные гвозди. Надъ нижней палубой, на высотѣ около 2-хъ саженъ, устраивалась вторая палуба, такъ называемая, „балконъ", которая поддерживалась снизу стойками (колонки или пиллерсы); укрѣплялся балконъ довольно прочно, вслѣдствіе того, что на немъ укрѣпляли шкивъ, а потому вся работа во время дѣйствія машины сосредоточивалась около послѣдняго. Кромѣ того, на балконѣ, ближе къ кормовой части, устраивались довольно красивой архитектуры двѣ небольшія каютки съ древками на ихъ крышахъ; онѣ размѣщались ближе къ краямъ балкона одна противъ другой, третья же такая же каютка устраивалась на кормѣ. На нѣкоторыхъ машинахъ ставились нетолстыя раскрашенныя мачты для флаговъ. Рулей на этихъ судахъ не было, такъ какъ къ коноводнымъ машинамъ подчаливались другія суда.

Механизмъ на коноводныхъ машинахъ былъ не сложный и состоялъ изъ вертикальнаго, очень толстаго, деревяннаго столба, поставленнаго ближе къ носовой части по коню судна, называем. „валъ".*) Нижній конецъ его укрѣплялся пяткою въ гнѣздо, устроенное на копаняхъ днища, а на верхнемъ концѣ его укрѣплялся шкивъ. Къ валу на нижней палубѣ (на $1^1/_2$ аршина выше) придѣлывалось горизонтальное колесо въ видѣ маховика, съ прикрѣпленными къ нему рычагами въ $1^1/_2$ сажени длины каждый. Такихъ рычаговъ на кругѣ было 12 штукъ, расположенныхъ другъ отъ друга на равныхъ разстояніяхъ. Къ каждому рычагу припрягались по 4 лошади въ рядъ; упряжь лошадей—постромочная съ валькомъ, какъ припрягаютъ къ экипажу пристяжныхъ лошадей. Въ коноводныхъ машинахъ помѣщалось груза до 60—80 тысячъ пудовъ при осадкѣ 12 четвертей.

Стоимость коноводной машины, по тому времени, обходилась строителямъ до 10000 рублей и болѣе безъ припасовъ **).

Припасы (вооруженіе) на коноводныхъ машинахъ были слѣдующіе: якоря—одинъ становой въ 100 пудовъ, 3 якоря ходовыхъ и одинъ запасный по 100 пудовъ каждый, разныхъ мелкихъ якорей до 5 штукъ, вѣсомъ отъ 10 до 25 пудовъ, ходовыхъ косяковъ на трехъ завозняхъ по 7 въ каждой, 100 саженной длины и каждый вѣсомъ до 250 пудовъ; запасныхъ 2 косяка по 100 саженъ, по 150 пудовъ, 1 шейма къ становому якорю 50 саженной длины около 100 пудовъ и сука 50 саж., вѣсомъ около 60 пудовъ, учальныхъ косяковъ подержаныхъ до 500 пудовъ. Такимъ образомъ, первоначальная стоимость вооруженія такого судна владѣльцу его обходилась не менѣе какъ въ 30—35 тысячъ рублей ***).

Завозней ****) при коноводной машинѣ для завоза якорей съ подачею имѣлось три и четвертая запасная.

---

*) На большихъ машинахъ валы были чугунные.

**) Т. е. безъ якорей и снастей (канатовъ).

***) Ходовые косяки считались годными въ теченіе двухъ навигацій, а прочія снасти служили 3—4 года.

****) Завозня—это большая лодка, поднимающая груза до 2 тысячъ пудовъ.

Рабочихъ, лоцмановъ и проч. служащихъ на суднѣ было болѣе 70 человѣкъ, которые распредѣлялись по слѣдующимъ категоріямъ: лоцмановъ 2, водоливъ 1, шкивныхъ мастеровъ (они же и плотники) 2 челов., шкивныхъ рабочихъ не менѣе 10 челов., клевальщиковъ 8 чел. (въ пути во время хода машины всѣ они дѣлились на двѣ смѣны), кормщиковъ или рулевыхъ при завозняхъ 3 челов. *), рабочихъ при каждой завознѣ по 12 чел. (36 чел.) **), погонщиковъ или погонялъ—8 человѣкъ (подростки), конюховъ 4 человѣка и стопорщиковъ или запорщиковъ 2 человѣка ***).

Для приведенія коноводной машины съ подчалками въ дѣйствіе на каждомъ конно-машинномъ суднѣ ставилось до 120 лошадей (на двѣ смѣны).

Помѣщеніе для рабочихъ было отведено на нижней палубѣ въ носовой части и они размѣщались на общихъ нарахъ, а начальствующіе, какъ лоцмана и другіе, помѣщались наверху въ казенкахъ.

Стойла для лошадей устраивались въ кормовой части судна, такъ какъ средина судна оставалась для приведенія его въ движеніе, гдѣ у махового колеса въ кругѣ размѣщались впряженныя у рычаговъ лошади.

Цѣль и назначеніе коноводныхъ машинъ было замѣнить на Волгѣ конною тягою бурлацкую тягу судовъ противъ теченія.

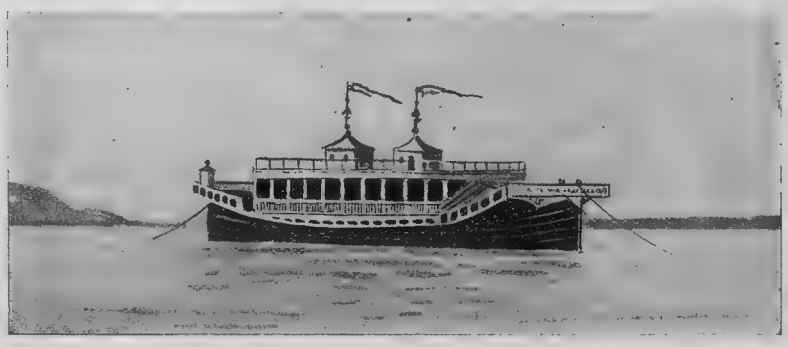


Рис. 12. Коноводная машина.

Коноводныя машины со своими подчалками были заняты почти исключительно перевозкою Астраханской и Элтонской изъ Николаевской слободы соли, которую доставляли и въ Саратовъ и въ Н.-Новгородъ; кромѣ соли перевозили главнымъ образомъ хлѣба съ низовьевъ Волги и Камы къ Рыбинску.

---

*) Рулевые при завозняхъ то-же, что и лоцмана; они обязаны знать хорошо плесо рѣки для выбора мѣста для кладки якоря.

**) Завозенные рабочіе для отдыха чередовались такъ: двѣ завозни были въ ходу, а третья на отдыхѣ.

***) Стопорщики-запорщики посмѣнно находились у запора машины подъ командой лоцмана. Командныя слова лоцмана передавались такъ: когда нужно застопорить машину, лоцманъ кричалъ: „стой кони“, а когда пустить въ ходъ машину, командовалось такъ: „пошелъ кони“. Запорщикъ эту команду выполнялъ въ точности, т. е. запиралъ и отпиралъ машину. Запоръ находился на верхней палубѣ, причемъ слѣдуетъ замѣтить, что о заднемъ ходѣ этой машины не могло быть и рѣчи.

Коноводное судно, кромѣ принятаго на себя груза, подчаливало за корму суда еще два, а иногда и три подчалка, съ грузомъ въ каждомъ до 80 тысячъ пудовъ и болѣе. Осадка, какъ самой машины, такъ и подчалковъ, не свыше 12 четвертей. Въ то время болѣе не грузили. При такой максимальной осадкѣ суда не могли дойти до Рыбинска безъ паузка, въ особенности въ годы мелководья *).

Такой караванъ, съ грузомъ отъ 300 до 400 тысячъ пудовъ, приводился въ движеніе посредствомъ завезеннаго впередъ конной машины саженъ на 400—600 якоря съ канатомъ **), который потомъ выбирался на судно посредствомъ ворота, приводимаго въ движеніе лошадьми. Движеніе было очень медленное, въ особенности весною, при быстромъ теченіи, 15—20 верстъ въ сутки. Медленность хода слѣдуетъ отнести къ непредвидимымъ и неотвратимымъ причинамъ, такъ какъ во время жаркой погоды происходилъ падежъ лошадей отъ сибирской язвы, да кромѣ того, и управители коноводныхъ машинъ отвыкли должно быть дорожить временемъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что коноводныя машины были истиннымъ бѣдствіемъ на Волгѣ для другихъ судовъ, потому что, засѣвши на перекатѣ и разбросавши якоря, дѣлали перекатъ непроходимымъ. Другія суда невольно должны были выстаивать по нѣсколько сутокъ въ ожиданіи, когда конно-машинное судно (караванъ) уберется съ переката. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что въ то отдаленное время, лѣтъ сорокъ тому назадъ, правилъ для плаванія по внутреннимъ воднымъ путямъ не существовало, объ нихъ судоводители не имѣли и понятія, и водяное начальство ***) не проявляло должнаго вниманія въ отношеніи порядка на рѣкѣ.

Коноводныя машины съ низовыхъ пристаней Волги до Рыбинска дѣлали только по одной путинѣ въ лѣто, а иногда случалось, что въ годы мелководья не доходили до Рыбинска и оставались зимовать въ пути, при этомъ грузъ изъ судовъ большею частью выгружался на берегъ, а весною грузился вновь въ эти же суда и тогда уже доставлялся къ мѣсту назначенія. Фрахтъ за доставку хлѣбныхъ грузовъ съ низовыхъ пристаней до Рыбинска брали по 15 коп. съ пуда****). Жалованье судорабочимъ платили 6—8 рублей въ мѣсяцъ на хозяйскихъ харчахъ, а остальные служащіе, какъ, напримѣръ, лоцмана, шкивные, водоливы, рулевые и конюха, получали жалованье за всю навигацію аккортно на сроки и тоже на хозяйскихъ харчахъ *****).

---

*) Какъ, напримѣръ, въ 1848 г. по разсказамъ волжскихъ старожилъ, захваченныя мелководьемъ суда въ эту навигацію въ Казанскомъ и Рыбинскомъ плесахъ, принуждены были распаужинать изъ большихъ и глубоко сидящихъ судовъ въ мелкія, но за недостаточностью паузковъ товары не всѣ были доставлены къ мѣсту назначенія и пришлось оставить ихъ на зимовку до слѣдующей навигаціи.

**) Завозня для завода якоря съ канатомъ (подачи) поднималась противъ теченія на веслахъ и лямкою силою рабочихъ, а при попутномъ вѣтрѣ—парусомъ; такая кропотливая работа была очень медленна, происходила задержка коноводной машины въ ожиданіи возвращенія завозни къ судамъ; иногда бывали случаи, что отправившаяся завозня въ поле (волжскій терминъ) впередъ машины и застигнутая вѣтромъ, забившись въ кусты въ сторонѣ отъ рѣки, выжидала затишья, выстаивая по нѣсколько часовъ.

***) См. водяной баринъ.

****) По разсказамъ старожилъ того времени—въ 40-хъ годахъ покупали пшеницу въ Самарѣ 15—20 коп. за пудъ.

*****) Навигацію тогда считали съ марта мѣсяца; 1-й срокъ—Казанская 22-го октября, 2-й—Михайловъ день 8-го ноября и 3-й срокъ—осеннее Филипповское заговѣнье—14-го ноября.

Условія съ судорабочими заключались не частныя, а въ судоходной расправѣ и скрѣплялись подписью водяного барина (начальникъ судоходной дистанціи). Хозяину судна или его довѣренному выдавалась общая тетрадь на каждое судно, причемъ въ этой тетради переименовывались всѣ рабочіе. Противъ каждаго вписывалось: ряда, срокъ службы и чьи харчи. Въ эту же тетрадь записывалась и выдача рабочимъ денегъ*).

Лошадей на коноводныя машины покупали на мѣстахъ отправки, т. е. въ низовыхъ губерніяхъ. По прибытіи же въ Рыбинскъ коноводной машины, лошадей продавали, оставляя при машинѣ не болѣе 10.

За все время пути конно-машиннаго судна находились на немъ или хозяинъ судна, или его довѣренный. Подъ ихъ наблюденіемъ были какъ караванъ, такъ и всѣ служащіе и рабочіе.

Существованіе конно-машинныхъ судовъ на Волгѣ продолжалось со времени ихъ возникновенія и до конца пятидесятыхъ годовъ, около 40 лѣтъ, и окончилось съ появленіемъ кабестанныхъ пароходовъ на Волгѣ. За время существованія коноводныхъ машинъ не было ни одного случая пожара на нихъ. Случай крушенія такого судна былъ только одинъ, во время сильнаго штормоваго вѣтра весною, около д. Климовки, повыше Жигулей; коноводную машину здѣсь перевернуло, при этомъ она погибла со всѣмъ находящимся на ней грузомъ: лошадьми, людьми и проч... Это несчастіе произошло вслѣдствіе того, что отъ сильнаго вѣтра судно рыскнуло и уклонилось въ сторону, въ этотъ моментъ подача, по которой шла машина, выскочила изъ крамбалокъ, судно стало кренить подачею на бокъ и находящійся на суднѣ грузъ (пшеница насыпью) естественно перемѣстился по наклонной плоскости, судно еще болѣе накренило, захватило бортомъ воду и было перевернуто.

Такія же коноводныя машины, но только меньшихъ размѣровъ, саженъ 15 длины и около 4-хъ саж. ширины, назывались „колотовками". Колотовки были только въ Нижнемъ и Рыбинскѣ и обслуживали исключительно мѣстныя нужды въ районѣ этихъ пристаней. Такъ какъ буксирные пароходы отапливались дровами, то въ виду опасности, угрожавшей судамъ отъ вылетавшихъ искръ изъ пароходной трубы, буксирнымъ пароходамъ было запрещено входить въ черту городскихъ пристаней, гдѣ размѣщался стоящій караванъ. Въ Рыбинскѣ буксирные пароходы приведенныя ими туда суда оставляли ниже города, близъ Копаева, отсюда суда эти уводились колотовками къ мѣстамъ стоянки въ черту города, т. е. въ линію. Этими же колотовками уводились суда изъ линіи въ Шексну до пристаней Цѣпного Пароходства въ Карпунино, откуда уже суда буксировались пароходами вверхъ по Шекснѣ. Въ Нижнемъ колотовки также разводили караваны по разнымъ мѣстамъ въ чертѣ города и проводили въ плашкоутный мостъ. Съ введеніемъ нефтяного топлива на буксирныхъ пароходахъ колотовки также должны были прекратить свое существованіе.

Самыми извѣстными владѣльцами коноводныхъ машинъ въ то время были нижегородцы: Блиновъ, Ненюковъ, Климовъ **) (Павелъ Дмит-

---

*) Въ случаѣ возникновенія споровъ или недоразумѣній между судохозяиномъ и судорабочими, всѣ эти спорныя дѣла разбиралъ водяной баринъ. Дѣло, обычно, кончалось обвиненіемъ рабочихъ и оправданіемъ хозяина. Дальше этого дѣло не шло. Иногда бывали случаи, что виновныхъ рабочихъ за самовольное оставленіе судна, т. е. побѣгъ съ него, распоряженіемъ и властью того же водяного барина наказывали розгами водяные солдаты.

**) Климовъ послѣ коноводныхъ машинъ пріобрѣлъ два буксирныхъ парохода: „Соколъ" и „Зефиръ". Не долго владѣя ими, распродалъ все: пароходы, дома, строенія въ Сопчинскомъ затонѣ и домашнее имущество и умеръ въ бѣдности.

ріевичъ); ярославцы: Рахмановъ, Крохоняткинъ; муромцы: Тагуновы; ковровцы: Большаковъ, Першинъ; рыбинцы: Журавлевы и другіе.

Коноводы 1)—лица, берущія подрядъ отъ судовладѣльца вывести суда конною тягою изъ одного мѣста въ другое. Это обыкновенно крестьяне изъ ближайшихъ къ Окѣ и ея притокамъ селеній, которые или принимали на паяхъ или прямо нанимали отъ себя лоцмана, если по заключенному съ судовладѣльцемъ условію лоцманъ долженъ былъ отъ коноводовъ. Необходимые для судна припасы и вооруженіе, а также требовавшіяся для упряжи лошадей снасти всегда бывали хозяйскія. Плата за взводку судовъ полагалась на пару лошадей отъ Нижняго до Мурома 20—25 рублей, до Коломны 60—65 руб. Въ договорѣ между судохозяиномъ и коноводами обусловливалось, какая должна была быть осадка судна и какое количество груза; обыкновенно-же на каждую тяглую лошадь при тягѣ вверхъ по теченію полагалось по 1000 пудовъ. Хозяинъ судна не могъ по своему усмотрѣнію увеличивать ни количества груза, ни осадки; въ противномъ случаѣ онъ обязанъ былъ по числу лишняго груза доплачивать коноводамъ за соотвѣтствующее этому грузу количество лошадей. Всѣ распоряженія по управленію судномъ и отвѣтственность за сохранность какъ самаго судна, такъ и находящагося въ немъ груза, всецѣло лежала на коноводахъ. 2) Классъ людей, какъ и бурлаки, занимавшіеся конною тягою судовъ по рѣкамъ. Прежде, до появленія на волжскомъ бассейнѣ пароходовъ, конная тяга судовъ была въ большомъ употребленіи, главнымъ образомъ на рѣкѣ Окѣ и притокахъ: Мокшѣ, Цнѣ и Клязьмѣ, а также и по Волгѣ отъ Рыбинска до Твери и системамъ Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской, а также по р. Сурѣ. Коноводы занимались своимъ ремесломъ до тѣхъ поръ, пока не были вытѣснены постепенно пароходами. Если конная тяга судовъ теперь и существуетъ, то только на р. р. Мокшѣ, Цнѣ, частію по р. Шекснѣ и каналамъ.

Конопатить (смотр. „пробивать“).

Конопатка—инструментъ, въ видѣ желѣзнаго долота съ болѣе широкой лопаткой, которымъ конопатятъ суда (смотр. „лебеза“). Конопаткой называется и самое дѣйствіе конопачиванія судна, которое производится для того, чтобы судно не пропускало воду, а для этого во всѣ пазы его забиваютъ смоленой и бѣльной пенькой (паклей), а также и мочаломъ.

Концы—бревна, служащія для устройства мостковъ или сходенъ съ судовъ на берегъ. Бревна эти также называются *мостковыми концами.*

Конь (морск. терминъ *„корлингсы“*)—средина палубы всякаго судна, параллельная килю (см. подконки).

Копань (отъ глагола *„копать“*)—бревна различной длины и толщины, выдѣлываемыя изъ дерева, вырытаго съ корнемъ, причемъ корень (или кокора) по отношенію къ стволу дерева перпендикуляренъ, хотя въ основаніи угла и бываетъ незначительная округленность. Копани употребляются для шпангоутовъ на деревянныхъ судахъ. Въ деревянномъ судостроеніи шпангоутъ (копани) состоитъ изъ трехъ частей: копани, накурка (см. накурокъ) и бабки (см. приставка), причемъ накурокъ соединяется съ вершиною ствола копани посредствомъ замка съ зубомъ, бабка съ кокорою копани также въ замокъ съ зубомъ; замки эти крѣпятся гвоздями. При этомъ шпангоуты располагаются при постройкѣ баржей головами по очереди (см. голова) то на правый бортъ, то на лѣвый.

Коперъ—простая машина, служащая для вбиванія свай при всякаго рода сооруженіяхъ и при подъемѣ затонувшихъ судовъ. Коперъ состоитъ изъ нѣсколькихъ толстыхъ бревенъ, изъ нихъ два кладутся на землю, на эти послѣднія ставятся въ вертикальномъ положеніи еще два бревна, вершины которыхъ соединены брусомъ съ прикрѣпленнымъ къ нему или шкивомъ, или блокомъ; черезъ шкивъ или блокъ проходитъ снасть, посредствомъ которой поднимается и опускается съ соотвѣтствующей силой на вбиваемую сваю чугунная баба. Для большей устойчивости вертикальныхъ бревенъ они съ трехъ сторонъ укрѣпляются деревянными подпорками.

Коренная—1) ссада (см. „ссада; 2) (см. „расшива"); 3) коренными также называются матросы на судахъ, плавающіе по р. Шекснѣ (см. „команда").

Коренной—бурлакъ, парусъ (см. это слово).

Корма—задняя оконечность судна. Кормы бываютъ: *круглыя, четырехъ-угольныя и заостренныя.* На Волгѣ преимущественно встрѣчаются кормы закругленныя и заостренныя: первыя на пароходахъ, а вторыя на непаровыхъ судахъ, хотя на послѣднихъ бываютъ изрѣдка и закругленныя.

Кормовой вахтенный, т. е. отправляющій вахту на кормѣ, *кормовой* кнехтъ, якорь и проч.

Корнемъ укладывается въ суда рыба всѣхъ породъ и сортовъ, т. е. рыба кладется на судно не въ бочкахъ и куляхъ, а прямо въ трюмѣ или на палубу.

Корпусъ—зданіе или судно безъ ихъ внутреннихъ частей, напр., корпусъ парохода безъ машины и проч. Пароходные корпуса на Волгѣ бываютъ деревянные и желѣзные.

Корщикъ. Въ старину наз. кормчій—„рулевой". Когда на Волгѣ ходили конно-машинныя суда и ладьи, корщики управляли завознями и они обязаны были знать фарватеръ рѣки и всѣ береговыя примѣты, гдѣ и на какомъ разстояніи отъ берега бросить въ воду якорь отъ завезенной впередъ судна подачи, по которой потомъ должны были двигаться эти суда и не сбиваться съ фарватера. Жалованье корщики получали 30 руб. въ мѣсяцъ. Впослѣдствіи, когда на Волгѣ появились кабестанные пароходы, роль корщиковъ измѣнилась, отъ нихъ требовалось уже не знаніе фарватера, а лишь умѣнье управлять рулемъ, потому что подачи въ завозняхъ завозились (буксировались) забѣжками (см. забѣжка), на которыхъ имѣлись лоцмана, тогда какъ при коноводныхъ машинахъ и ладьяхъ завозни съ подачами поднимались рабочими на веслахъ или лямкою, а при попутномъ вѣтрѣ и парусами. Корщики при кабестанахъ получали и жалованье меньше, чѣмъ при ладьяхъ—только по 20 руб. въ мѣсяцъ. При расшивахъ и другихъ судахъ корщикъ замѣнялся „завозеннымъ".

Коряжникъ—тонкая бечева, употребляемая на фалы и легости.

Коса—длинный, узкій полуостровъ, вдающійся въ море или въ русло рѣки, на Волгѣ и ея притокахъ исключительно косы песчаные.

Косная—небольшая выѣздная лодка при старинныхъ судахъ, сохранившаяся теперь только при коломенкахъ.

Косновская мурья—самый исподъ на носу расшивы.

Косновщикъ—бурлакъ на косной лодкѣ.

Косные—(смотр. „бурлакъ").

Косослой—бракуемый при судостроеніи лѣсъ съ косыми слоями, легко ломающійся и непрочный.

Косоушки или **косовая**—небольшое безпалубное судно, съ временной тесовой надстройкой или крышей, имѣющее одинъ или два паруса. Суда эти бываютъ отъ 6 до 12 саж. длины, отъ 5 до 9 аршинъ ширины, съ грузоподъемностью отъ 200 до 7000 пудовъ при осадкѣ отъ 7 до 12 четвертей. Особенно крупнаго вооруженія суда эти не имѣютъ, такъ какъ преимущественно ходятъ подъ парусами, въ случаѣ-же, если имъ приходится подниматься противъ теченія при безвѣтріи, то они или стоятъ на якорѣ, или идутъ лямкою. Строятся изъ сосноваго лѣса въ Чернорѣчьѣ и Козинѣ, Балахнинскаго уѣзда, Нижегородской губерніи, стоятъ отъ 100 до 600 рублей; служатъ 7 лѣтъ и болѣе.

Рис. 13. Косовая.

Костыль—(см. „гвоздь“).

Косы—1) сплетенныя вмѣстѣ пряди изъ распущенныхъ каболокъ снасти; бываютъ у концовъ клевокъ и служатъ для закрѣпленія послѣднихъ; 2) концы прядей у „строщенныхъ“ косяковъ.

Косыя доски—вытесанныя изгибомъ изъ цѣльнаго толстаго бревна такъ, что одна часть этихъ досокъ составляетъ часть днищевой, а другая—бортовой обшивокъ. Такія доски употребляются для постройки носовой и кормовой частей баржи.

Косякъ—неособенно толстый канатъ.

Коушъ—желѣзное кольцо, имѣющее на наружной поверхности желобъ, соотвѣтствующій толщинѣ той веревки, въ которую коушъ „всплесивается“ (встращивается). Желобъ у коуша дѣлается для предохраненія встращиваемой въ него веревки отъ тренія съ другой веревкой, проходящей также черезъ коушъ, или о буксирный гакъ, на который снасть съ коушемъ надѣвается.

Кочегарка или **котельное отдѣленіе**—помѣщеніе на пароходахъ, гдѣ находятся котлы и топки, служащія для кипяченія воды въ паровыхъ

котлахъ. Кочегарка помѣщается въ корпусѣ судна и изрѣдка на нижней палубѣ, въ послѣднемъ случаѣ исключительно на заднеколесныхъ пароходахъ.

Кочегаръ—(см. „команда“).

Кочетки (морской терминъ „*уключины*“)—колышки, вставляющіеся въ планширъ, на которыя надѣваются кожаныя или веревочныя кольца (огонъ, очко), а въ эти послѣднія продѣваются весла (смотр. „весло“).

Кошка—(смотр. „якорь“).

Кошма. Кошмою называется дровяной или строевой лѣсъ въ плотахъ (цѣлено) длиною 7—8 саженъ, шириною 4 сажени при осадкѣ въ водѣ отъ 8 до 10 четвертей аршина. Кошомный лѣсъ сплавляется по р. Кокшагѣ, впадающей въ Волгу съ лѣвой стороны въ 15 верстахъ ниже Сундыря.

Крадетъ якорь, т. е. якорь не зацѣпляется своими лапами за дно рѣки и тащится.

Крамбалка или **крамбалъ**—тотъ-же бушприхтъ (смотр. „бушкарь“), ставящійся на плечахъ носовой и кормовой частей баржи для поднятія и опусканія въ воду якорей.

Кранецъ (*вѣнокъ, вѣнецъ*)—или обрубокъ дерева, или мѣшокъ, набитый пенькой, или связки ивовыхъ прутьевъ, свѣшивающіяся за бортъ съ цѣлью предохраненія судна отъ удара и тренія о пристань или другое судно.

Краны.—Краномъ называется подъемная машина, состоящая изъ поставленнаго вертикально неподвижнаго бревна (оси), къ основанію котораго посредствомъ бугеля ставится наклонно (40°—45°) другое бревно (кранъ) такъ, чтобы оно могло вращаться въ этомъ положеніи вокругъ оси, черезъ которое посредствомъ талей, блоковъ поднимаются тяжести. Такіе краны называются неподвижными; краны же, у которыхъ въ пяткѣ устроенъ шарниръ, посредствомъ котораго можетъ измѣняться градусъ уклона, наз. подвижными. Такіе краны устраиваются на судахъ для поднятія тяжестей изъ трюма на палубу или перегрузки ихъ съ одного судна на другое (см. якорницы).

Въ прежнее время для подъема и спуска мачтъ на расшивахъ, мокшанахъ и др. судахъ, имѣвшихъ большія мачты, употреблялись пловучіе краны. Пловучій кранъ представлялъ изъ себя широкое плоскодонное безпалубное судно, въ одной изъ сторонъ котораго, отступя сажени двѣ отъ борта, ставилось въ днище вертикально два бревна рядомъ, длиною 10—12 саженъ. Въ промежуткѣ между ними устанавливались наклонно отъ киля судна два бревна, скрещивающіяся съ вертикальными бревнами на разстояніи саженъ двухъ отъ вершины и неподвижно укрѣплялись. Вообще, кранъ устанавливался такъ, что наклонныя бревна нѣсколько выходили верхнимъ концомъ за бортъ и на немъ въ вершинѣ и комлѣ устраивался чугунный кругъ, или шкивъ, въ діаметрѣ до 10 дюймовъ, черезъ который проходила снасть отъ поднимаемой мачты къ воробамъ, устраиваемымъ на днищѣ судна противъ крана, но съ противоположнаго борта. Такіе пловучіе краны вышли изъ употребленія въ 60-хъ годахъ и были только на р. Окѣ близъ Н.-Новгорода при селѣ Борзовкѣ; владѣльцами послѣднихъ были Вяхиревы.

Краснощепъ—лѣсъ съ крупными слоями, не употребляемый въ судостроеніи, вслѣдствіе своей хрупкости.

Красныя доски—называются тѣ доски, которыя составляютъ самый верхній рядъ обшивки на безпалубныхъ судахъ и баржахъ и дѣлаются

нѣсколько тоньше остальной обшивки (см. ошва). Отсюда выраженіе: „судно сидитъ по красныя доски".

Красныя гвозди—называются тѣ гвозди, которыми прикрѣпляютъ красныя доски къ шпангоутамъ. Отсюда выраженіе: „судно сидитъ въ водѣ по красные гвозди".

Крендель—волжскій терминъ, означающій то-же, что и кокурка: случайный завитокъ снасти, мѣшающій ей пройти въ блокъ, въ роликъ или клюзъ.

Кренометръ—приборъ, служащій для указанія наклоненія судна на бокъ, состоящій изъ сектора, дуга котораго раздѣлена на градусы, а въ срединѣ поставленъ 0, въ центрѣ укрѣпляется стрѣлка, висящая свободно. Отклоненіе 0 отъ стрѣлки показываетъ уголъ крена судна. На многихъ волжскихъ пароходахъ кренометръ замѣняетъ висящій и свободно вращающійся якорекъ, сдѣланный изъ листовой мѣди, который устанавливается на бимсѣ на срединѣ палубы.

Кресло. Кресломъ называется на судахъ возвышеніе, устроенное на кормѣ судна на стойкахъ, въ видѣ скамейки съ поручнями, на которой стоитъ лоцманъ, управляющій рулемъ. На нѣкоторыхъ судахъ, наприм., расшивахъ и мокшанахъ, идущихъ вверхъ парусомъ, кресла дѣлаются довольно широкія по судну и впереди креселъ на стойки кладется на высотѣ $1^1/_2$ арш. отъ скамейки доска плашмя, въ которую вкладывается рядъ колышковъ по всей длинѣ, за которые при переводкѣ руля закладывается петля съ конца губы руля, для того, чтобы удержать его отъ сопротивленія силы воды. Доска эта называется „гребенкой".

Крестовина—толстые 3-хъ и 4-хъ вершк. деревянные поставленные крестообразно брусья, служащіе для продольнаго крѣпленія судна. Крестовины ставятся преимущественно на баржахъ съ внутренней стороны обшивки отъ воротовыхъ до бимсовъ или подтѣлинъ съ нарѣзкой на шпангоуты. Крестовины ставятся иногда и по килю судна. Такое крѣпленіе называется крестовымъ крѣпленіемъ.

Кромка.—Кромкой называютъ край всякой доски. При конопаткѣ днища, бортовъ и палубы на судахъ, особенно оберегаютъ, чтобы не отбить кромки доски лебезой или конопаткой, т. к. отъ этого можетъ быть непрочная конопатка и вода можетъ проникать чрезъ это въ судно.

Кронштейнъ (кронштевни)—Для предохраненія колесъ или корпуса, а также для поддержанія отводнаго бруса отъ внѣшнихъ ударовъ, къ наружной стѣнкѣ корпуса пароходовъ приклепывается угольникъ изъ углового желѣза перпендикулярно стѣнкѣ корпуса, концы котораго соединяются также угловымъ желѣзомъ. На полученный треугольникъ на пассажирскихъ пароходахъ у колесъ наклепываются (иногда) для большей крѣпости листовое желѣзо съ вырѣзками (флерные кронштейны). Къ острому углу кронштейна приклепывается внутренняя обносная полоса. На кронштейны кладется обносная палуба и ставятся кожуховыя каюты. Какъ количество кронштейновъ, такъ и толщина углового желѣза зависятъ отъ размѣровъ парохода. На пароходахъ съ деревяннымъ корпусомъ бываютъ, хотя и рѣдко, деревянные кронштейны.

Крошить—т. е. подрубать нижніе концы какихъ-либо подпорокъ при спускѣ судовъ съ клѣтокъ или въ воду. Способъ крошить въ 50-хъ и 60-хъ годахъ употреблялся при постройкѣ гусянъ, полубарокъ, паромовъ, когда онѣ строились оборотнымъ способомъ (см. гусяна).

Кругъ—1) бечевка, свернутая въ кругъ; 2) кругъ спасательный, сшитый изъ парусины, рукавъ свернутый въ кругъ и набитый пробкой.

Количество ихъ на каждомъ паровомъ суднѣ не менѣе 2-хъ штукъ на каждые 10 саж. палубы. Круги могутъ замѣняться подобными имъ по пловучести приборами, напр. шарами (см. § 26 правилъ пл. по внутр. путямъ).

Крутая коса.—Отмель, преимущественно песчаная, довольно твердая, съ крутымъ подводнымъ откосомъ, ниже которой по теченію рѣки бываетъ обыкновенно глубокое мѣсто. Отсюда получилось выраженіе: „ударилъ въ крутую", т. е. судно ударилось о такую крутую косу.

Крутояръ.—Обрѣзной высокій берегъ, сходящій къ рѣкѣ почти перпендикулярно.

Крѣпи—т. е. заверни какую-либо снасть за неподвижное укрѣпленіе на суднѣ, напр. за кнехтъ, ухватъ и т. п.

Крѣпи руля вправо или влѣво—значитъ поставь его въ то или другое положеніе.

Крѣпленіе судна бываетъ или крестовое (описанъ въ словѣ крестовина) или арочное; послѣднее ставится только на деревянныхъ баржахъ, состоящее изъ взаимно-пересѣкающихся арокъ, идущихъ по бортамъ внутри судна, какъ крестовины.

Крѣпчаетъ—говорятъ про вѣтеръ, когда онъ усиливается.

Крюкъ обмѣрный. Деревянный шестъ, къ одному концу котораго прикрѣпляется перпендикулярно короткая пластинка, самый шестъ съ нижняго конца отъ пластинки раздѣленъ на четверти и вершки, и употребляется для обмѣра осадки судовъ въ водѣ съ самаго судна или съ лодки. Дѣлается это слѣдующимъ образомъ: спускаютъ съ борта судна крюкъ, подводятъ короткой пластинкой подъ днище, смотрятъ на покрытыя водой дѣленія на шестѣ и опредѣляютъ такимъ образомъ осадку судовъ.

Крючникъ—(см. грузчикъ).

Кряжовникъ—самыя толстыя деревья.

Кряжъ—обрубокъ дерева. Кряжами называются высокіе незатопляемые берега долины рѣки, состоящіе изъ слоевъ твердаго грунта. На Волгѣ въ ея низовьяхъ кряжемъ долины наз. лѣвый возвышенный берегъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что Волга течетъ преимущественно около подошвы возвышенностей праваго берега и рѣдко подходитъ къ самому кряжу лѣваго берега. Это происходитъ отъ того, что рѣка, ударившись о твердый отрогъ праваго берега, какъ бы отскакиваетъ отъ него и направляется въ противоположную сторону, прорѣзываетъ низьменную долину и достигаетъ кряжа лѣваго берега, но и здѣсь, получивъ отпоръ, она вновь возвращается въ обычное свое ложе около праваго берега. Этимъ слѣдуетъ объяснить тѣ извилины, которыя дѣлаетъ Волга. Почва лѣваго кряжа отъ Царицына, представляющая собою степь, также бѣдна растительностью, какъ и праваго нагорнаго берега. Въ 25 верстахъ ниже Дубовки въ лѣвую сторону отдѣляется отъ Волги протокъ Ахтуба, который протекаетъ у подошвы лѣваго кряжа. Кряжъ этотъ приближается къ Волгѣ у села Владиміровки, а затѣмъ постепенно отъ Волги отдаляется и при впаденіи Ахтубы въ рукавъ Бузанъ (въ 45 верстахъ выше Астрахани) круто поворачиваетъ на востокъ и теряется въ степяхъ. Такимъ образомъ Волга отъ истока Бузанъ не имѣетъ болѣе отпора и начинаетъ прорѣзывать низьменности на востокъ, отдѣляя рукава, впадающіе въ Каспійское море. (отсюда и начинается дельта Волги).

Кубъ. Кубомъ на пароходахъ называютъ металлическій резервуаръ въ формѣ цилиндра, служащій для храненія или кипяченія питьевой воды.

Въ лѣсопромышленности кубомъ называютъ дрова или шпальникъ, сложенный въ кубическую сажень.

Кувалда—большой желѣзный молотокъ, употребляемый при работахъ въ пароходной машинѣ и при ремонтѣ и постройкѣ судовъ; кувалды бываютъ до одного пуда вѣсомъ.

Кулакъ—то-же, что кувалда, но меньшаго вѣса, 10—15 фун.

Кули или кульe—мочальные квадратные мѣшки, употребляемые для насыпки хлѣбнаго зерна, муки и соли. Вмѣстимость ихъ бываетъ 5, 6, $7^1/_2$, 9 и 10 пудовъ.

Култукъ—заливъ, вымоина, впадина въ берегъ рѣки; бываетъ преимущественно въ мягкихъ ярахъ.

Куртажъ—проценты съ платежа за разныя сдѣлки, получаемые маклеромъ при покупкѣ или продажѣ товаровъ.

Кусай. Выраженіе это употреблялось на коноводныхъ машинахъ и кабестанахъ. Когда канатъ отъ завезеннаго якоря (подача) закладывался на верхнюю часть шкива (колпакъ) и для того, чтобы удержать этотъ косякъ на шкивѣ и онъ не скользилъ бы и не канфорился, когда послѣдній приводился въ движеніе въ первомъ случаѣ лошадьми, а во второмъ паромъ, рабочіе закладывали рычаги аршинъ 2-хъ длиной, между верхней кромкой шкива и косякомъ и при командѣ лоцмана „кусай" одинъ изъ рабочихъ повисалъ тяжестью своего тѣла на рычаги. Такой маневръ не всегда былъ безопасенъ. Случалось, что рабочіе не въ силахъ были удержать рычагъ, косякъ сразу канфорился и ихъ отбрасывало въ сторону, принося очень серьезныя поврежденія (ушибы), иногда даже съ смертельнымъ исходомъ. Впослѣдствіи на кабестанахъ рычаги замѣняли желѣзными крючьями, одинъ конецъ которыхъ имѣлъ видъ сковородника. Крючья были и удобнѣе и безопаснѣе для рабочихъ, чѣмъ деревянные рычаги.

Слово „кусай" употребляется и теперь. При перетаскиваніи какой-либо тяжести по наклонной плоскости, для того чтобы остановить движеніе, подкладываютъ кусокъ дерева (закуску) и говорятъ „кусай". „Кусай" говорятъ также и въ тѣхъ случаяхъ, когда нужно приподнять посредствомъ нѣсколькихъ рычаговъ тяжесть сразу (см. ногти).

Кусовая—(см. косоушка).

Л.

Лабазъ—временно строящееся на берегу рѣки изъ теса или тонкихъ бревенъ зданіе, служащее для склада разнаго рода товаровъ, выгружаемыхъ съ судовъ или подвозимыхъ сухопутно; строятся лабазы по большей части на одну навигацію.

Лава (см. ледоходъ).

Ладить—т. е. идти въ ногу. Выраженіе это употреблялось при тягѣ судовъ бурлаками въ лямкѣ и употребляется въ настоящее время при движеніи судна на шестахъ. Для большей успѣшности въ этой работѣ рабочіе стараются упираться на шестъ одновременно и сердятся на тѣхъ, которые не умѣютъ „ладить", т. е. идти нога въ ногу.

Лады.—Ладами называются промежутки (щели) между досками ошвы, днища или палубы. Лады или пазы проконопачиваются. Лады, которые находятся выше грузовой ватеръ-линіи, называются сухими, и такъ какъ они не покрыты водой, то часто разсыхаются, образуя щель, почему

бываетъ нерѣдко, что при перегрузкѣ судна грузомъ сверхъ грузовой ватеръ-линіи появляется течь. Въ такихъ случаяхъ говорятъ, что судно хватило сухихъ ладовъ.

Ладьи. Эти суда появились на Волгѣ въ концѣ 20-хъ годовъ прошлаго столѣтія (т. е. послѣ появленія на Волгѣ коноводныхъ машинъ) *).

Ладьи строились въ верховьяхъ рѣки Камы въ Соликамскомъ уѣздѣ, Пермской губерніи, и въ селѣ Усольѣ исключительно для перевозки соли съ солеваренныхъ заводовъ графа Строгонова, Голицына и Шувалова, а потому ладьи называли графскими, хотя ладьи строились для перевозки и казенной соли (казною) и соли частныхъ лицъ (И. И. Любимова). Ладьи, вообще, были грубой топорной работы. Лѣсъ на постройку ихъ употреблялся сосновый и елевый; строились онѣ на одну только путину, а потому не смолились и не красились. Ладьи дѣлались съ наклонными во внѣшнюю сторону бортами и носовымъ штевнемъ, причемъ кормовой штевень дѣлали отвѣснымъ. Размѣръ ладьи достигалъ 30—35 саженъ длины и 7—8 саж. ширины, высота бортовъ 18—20 четвертей, причемъ носовая и кормовая части борта были выше средины на $1^1/_2$ аршина (т. н. выноска), продольное крѣпленіе было расположено по днищу. Кильсоны въ три ряда—одинъ по срединѣ, параллельно длинѣ судна (лыжной) и два по краямъ, т. е. ближе къ бортамъ и крѣпились съ днищемъ болтами. Бортовымъ крѣпленіемъ служили, такъ называемые, привальные брусья (изъ однорѣзки), расположенные съ наружной стороны судна въ 6—7 рядовъ, и крѣпились къ ошвѣ желѣзными гвоздями. Суда эти конопатились мочаломъ и паклей, послѣ конопатки ладьи залащивались лостами (тонкія дощечки), вкладываемыми въ пазы и прикрѣпляемыми желѣзными скобами.

Крыша на ладьяхъ была тесовая на скатъ отъ средины къ бортамъ (съ коня), крылась обыкновенно въ два теса съ прокладкою скалы (полотно изъ бересты), по краямъ крыши у бортовъ настилалась тоже изъ теса ходовая площадка, обнесенная перилами. Для отлива воды изъ судна ставили помпы. Вмѣсто мачтъ ставили флагштоги, для подъемки якоря устраивались на крышѣ воробы**). Для помѣщенія рабочихъ отводилась часть мѣста въ трюмѣ съ устроенными общими нарами. Для приготовленія пищи устраивался на кормѣ палубы очагъ изъ кирпича, который защищался тесомъ или лубками. На караванной ладьѣ для караваннаго приказчика устраивалась наверху казенка (небольшая каютка), съ печкой и кухней. Въ знакъ отличія отъ другихъ такихъ же судовъ на караванной ладьѣ ставилась невысокая раскрашенная мачта съ флюгеромъ и бесѣдка, крытая тентомъ. При каждомъ караванномъ суднѣ для разъѣзда караваннаго имѣлась косная лодка съ косными гребцами.

Ладьи поднимали груза при осадкѣ 10 четвертей отъ 70 до 80 тысячъ пудовъ.

Такихъ судовъ строилось въ ограниченномъ количествѣ 50—60 шт., сообразно количеству приготовленной на солеваренныхъ заводахъ соли.

Вооруженіе ладьи припасами заключалось въ слѣдующемъ: 1 становой 4-хъ рогій якорь 60—70 пудовъ вѣсомъ, 1 подпускной 30—40 пуд.,

---

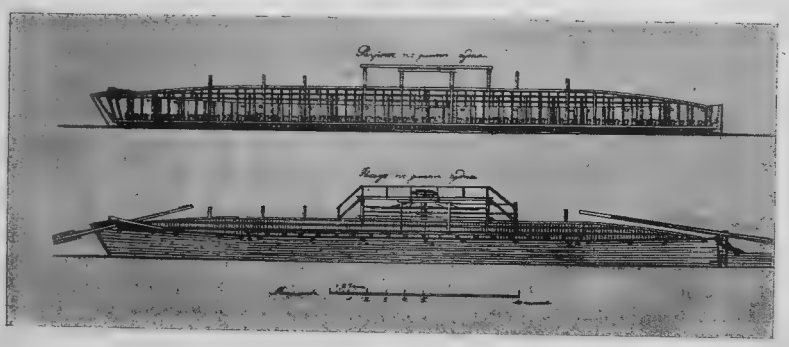
*) Въ исторіи объ этихъ судахъ упоминается, что ладьи двигались по р.р. Россіи еще въ глубокой древности. Надо полагать, что прежнія ладьи съ описываемыми нами ни по типу, ни по размѣрамъ сходства не имѣли.

**) См. „воробы“.

шеймы*) и суки (буйрепъ) къ этимъ якорямъ были пеньковыя, смольныя по 50 саж. длины каждая; полагалось также по три якоря запасныхъ вѣсомъ отъ 10 до 25 пудовъ, запасный косякъ въ 100 саженъ длины, 6—7 дюймовъ толщины и прочее мелкое имущество: топоры, ведра, буравы, пила и тому подобное.

Выше говорилось, что ладьи строились только на одну путину (навигацію) для перевозки соли. Грузились съ солеваренныхъ заводовъ онѣ раннею весною, и съ мѣстъ погрузки до устья Камы шли сплавомъ на веслахъ, управлялись рулемъ, подвѣшеннымъ къ кормѣ, а съ носу потесью, позднѣе шли по лоту (см. „лотъ“).

Рабочихъ на ладьѣ-подчалкѣ на сплавъ по Камѣ ставили до 60 человѣкъ; всѣ рабочіе были вотчинные крѣпостные крестьяне; жалованье имъ платили за эту работу, т. е. за сплавъ съ мѣста погрузки до Камскаго устья, по 15 рублей, а до Нижняго 30 рублей, на своихъ харчахъ. Время сплава продолжалось 10—15 дней, а отъ устья Камы до Нижняго 35—40 сутокъ. Съ 1861 года плата этимъ судорабочимъ измѣнилась, имъ платили 12—15 руб. въ мѣсяцъ, лоцманамъ давали жалованье за сплавъ до устья 50 рублей, а со взводкою до Нижняго 80 рублей.



№ 14. Ладья.

Ладья съ подчалкомъ по Волгѣ противъ теченія шла посредствомъ завоза якоря съ канатомъ, для чего устраивали на ней воротъ, какъ на коноводной машинѣ, приводимый въ движеніе лошадьми, которыхъ на ладью ставили 50—60 головъ. Работа лошадей распредѣлялась на двѣ смѣны.**)

Кромѣ обыкновенныхъ припасовъ конно-машинная ладья снабжалась, такъ называемыми, ходовыми косяками (подачами), завознями и ходовыми якорями, вѣсомъ по 70—80 пудовъ каждый. Завозней при каждой конно-машинной ладьѣ было три, на каждую ставили 12 человѣкъ рабочихъ-гребцовъ и одного кормчаго (или завозеннаго лоцмана). Ходовыхъ косяковъ въ завознѣ было: новыхъ одноводныхъ 3 и двухъ-водныхъ 2, длиною по сто саженъ каждый, вѣсомъ по 100 пудовъ. Кромѣ трехъ завозней имѣлся еще подчалокъ или шитикъ съ запаснымъ косякомъ на случай, если завозня съ подачей не добѣжитъ до ладьи; въ этомъ случаѣ шитикъ на завозню подавалъ косякъ.

*) Шеймы вѣсомъ были до 60 пуд., а суки 30 пуд.
**) Лошади помѣщались тоже на суднѣ.

На каждой конно-машинной ладьѣ находилось, какъ и на коноводной машинѣ, рабочихъ по 60 человѣкъ и мальчиковъ-подростковъ (погонщики лошадей)—15 человѣкъ. Конно-машинная ладья, по сплавѣ на Камское устье, вверхъ по Волгѣ поднималась на подачахъ, причемъ подчаливала къ себѣ за корму такую же ладью, но безъ всякихъ на ней конныхъ приводовъ. Способъ движенія конно-машинныхъ ладей противъ теченія, какъ и коноводныхъ машинъ, происходилъ посредствомъ завоза якоря съ канатомъ въ особой завознѣ, которой управлялъ опытный и знающій фарватеръ рѣки рулевой или кормщикъ.*) Завезенный якорь съ подачею сваливали (бросали) на дно рѣки впередъ судна на 400—500 саженъ, завозня возвращалась къ судну, выбрасывая канатъ въ воду, на судно подавался второй конецъ каната, который выбирался воротомъ, приводимымъ въ движеніе лошадьми; канатъ отъ ворота выбирался рабочими опять въ эту же завозню; въ это время другая завозня съ такимъ же якоремъ и подачею поднималась выше брошеннаго якоря на такое же разстояніе, бросала якорь и возвращалась обратно къ тому мѣсту, гдѣ былъ брошенъ якорь съ первой завозни, дожидаясь, когда подойдетъ къ нему судно. Конецъ второго якоря подавался на судно, первая же завозня, взявъ канатъ и якорь, заѣзжала впередъ для той же цѣли. Такая работа продолжалась безъ конца. При такомъ способѣ тяги конно-машинная ладья двигалась очень медленно: не болѣе 15 верстъ, а иногда и меньше, въ день. Ночью шли не всегда. Къ медленности хода относилось и то, что завозни поднимались на веслахъ или бечевою людьми, рѣдко при попутьѣ шли парусомъ. Такая кропотливая работа задерживала судно, въ особенности въ сильные вѣтра завозни не могли двигаться и выстаивали у берега или въ полояхъ изъ боязни быть залитыми волненіемъ. Суда эти шли отъ устья Камы до Нижняго 35—40 сутокъ. Судами этими управляли лоцмана, а для наблюденія за порядкомъ ихъ сопровождали караванные служащіе.

По выводкѣ (доставкѣ) соли въ Нижній, соль эта изъ судовъ выгружалась на берегъ въ амбары,**) которые расположены были на правомъ берегу рѣки Оки у подошвы горы, на мѣстѣ, гдѣ теперь построена городская водокачка и проведена Московско-Казанская желѣзная дорога. Частные владѣльцы—Строгоновъ, Голицынъ, передъ постройкой желѣзнодорожной линіи амбары свои въ разобранномъ видѣ перенесли на лѣвый берегъ р. Оки у с. Молитовки, гдѣ ихъ собрали вновь и гдѣ они находятся и въ настоящее время. Лошади же по выводкѣ съ коноводокъ-ладей продавались также, какъ и самыя ладьи;***) ихъ покупали для сплава дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ низовые города Поволжья, откуда они больше уже не возвращались, а разламывались и продавались на разныя береговыя постройки и на дрова.

Взамѣнъ вытѣсненныхъ изъ употребленія ладей, въ верховьяхъ Камы, около Чердыни и Усолья съ половины 60-хъ годовъ началась усиленная постройка баржей и соль уже съ этого времени стала отправляться въ этихъ судахъ, причемъ нагруженныя солью баржи въ то время съ мѣста нагрузки шли сплавомъ отъ Усолья до устья Камы, а отсюда вверхъ по Волгѣ шли за буксирными пароходами.

---

*) Кормщикъ долженъ былъ знать, гдѣ бросить якорь и подать на судно подачу, по которой оно должно идти по фарватеру.

**) Казенная соляная операція имѣетъ свою исторію „Соляное дѣло“ 1862—1867 г.г., см. „Нижегородка“, изд. Гациского 1877 г.

***) Припасы съ ладей снимали и отправляли обратно въ мелкихъ судахъ къ мѣстамъ нагрузки, гдѣ они поступали на вновь строящіяся ладьи. Такой порядокъ продолжался до окончательнаго уничтоженія—ладей.

Въ продолженіе десятковъ лѣтъ лѣса, находившіеся на берегахъ р. Камы, вырубили, послѣдствіемъ чего въ послѣднее время лѣсъ тамъ сильно вздорожалъ и баржевая постройка въ тѣхъ мѣстахъ значительно сократилась; поэтому подъ грузъ соли баржи стали поднимать съ Волги за пароходами. Характеръ операціи доставки соли сильно измѣнился: баржи съ грузомъ соли теперь идутъ съ мѣста нагрузки за пароходами въ продолженіе почти всей навигаціи, тогда какъ прежде соль въ ладьяхъ доставлялась исключительно въ весеннее время первымъ рейсомъ.

Торговля казенною солью производилась исключительно въ Нижнемъ изъ складовъ соляныхъ амбаровъ, и купившему казенную соль выдавали на отпускъ ея изъ складовъ ярлыкъ или ордеръ. Продажею соли завѣдывали, обыкновенно, чиновники отъ казны, причемъ съ ихъ стороны дѣло не обходилось иногда безъ растратъ, какъ напримѣръ и случилось съ нижегородскими чиновниками Терскимъ и Вердеревскимъ, надѣлавшими въ то время много шума и попавшими въ исторію.

Съ уничтоженіемъ крѣпостного права и сложенія съ соли акциза, солевареннымъ дѣломъ, кромѣ графовъ Строгонова, Шувалова, князя Голицына, Абамелекъ-Лазарева, занялись и другіе предприниматели, какъ напримѣръ: И. И. Любимовъ, Касаткинъ, Рязанцевы и другіе, которые выработанную соль перевозятъ на своихъ судахъ и за своими пароходами. Очевидно, что графу Строгонову и графу Шувалову стало невыгоднымъ доставлять соль на своихъ судахъ и за своими пароходами и они не такъ давно продали свои караваны частнымъ лицамъ: Шуваловъ Бр. Каменскимъ въ 1908 году и Строгоновъ въ 1911 году Любимовымъ и имъ же передали свою соль на доставку.

Во что обходилась въ то время доставка соли въ ладьяхъ, за неимѣніемъ точныхъ свѣдѣній, сказать трудно, но по приблизительному разсчету она равнялась 9—10 к. съ пуда.

Возьмемъ для примѣра слѣдующее:

1) Стоимость 2-хъ ладей—одну конно-машинную и другую къ ней подчалокъ, съ одинаковымъ количествомъ груза по 80 тыс. пудовъ въ каждомъ, въ обѣихъ 160 тыс. пуд.—7000 р.; скидка при продажѣ судовъ въ Нижнемъ—50%	3500 руб.
2) Припасы на обѣихъ судахъ—снасти 2000 пуд. по 5 р.—10000 р. скидка съ нихъ 50%	5000 руб.
3) Нагрузка, выгрузка за 160 тыс. п. по 5 р. съ тысячи пудовъ	800 руб.
4) Служащіе и рабочіе на судахъ	4000 руб.
5) Содержаніе 60 лошадей въ 80 сутокъ по 25 р. на голову, считая овесъ 30 коп. пудъ, а сѣно 6 к.	2000 руб.
6) Обратная доставка припасовъ (якоря и снасти) изъ Нижняго до Усолья за 2700 пуд.	900 руб.
7) Разные непредвидѣнные расходы и на утечку соли . .	500 руб.
8) Береговая администрація въ Нижнемъ	1700 руб.
Всего расхода . .	15400 руб.

или около 10 коп. съ пуда.

Лампутина представляетъ изъ себя желѣзную полосу длиною 1—$1^1/_2$ фута, шириною 2—3 д. и толщиною 1 д., одинъ конецъ которой загнутъ въ крюкъ, кончающійся остріемъ; на остальной площади планки пробивается нѣсколько дыръ. Эта полоса пришивается боковыми гвоздями къ борту баржи противъ мачты такъ, чтобы крюкъ выходилъ на-

верхъ борта (планширя). За выходящій крюкъ задѣваются ванты, идущіе отъ мачты. Лампутинъ на баржѣ бываетъ 6—8 на каждой сторонѣ.

Лапа (см. якорь).

Ларь.—1) Такъ наз. загородка изъ теса, устраиваемая внутри судна вокругъ помпъ, кнехтовъ, ухватовъ, мачтъ и т. п. при нагрузкѣ судна насыпнымъ грузомъ во избѣжаніе затечки воды съ палубы; 2) временная перегородка при проломѣ судна въ пыжахъ. Въ этихъ случаяхъ она дѣлается отступя отъ штевня не болѣе одной сажени изъ брусьевъ 2—3 вершковъ толщиной и выше уровня наружной воды; эти брусья пришиваются къ копанямъ съ внутренней стороны и укрѣпляются упорками. Пазы этихъ ларей пробиваются паклей; 3) ларь подводный или подходной, онъ же лекальный ящикъ. Служатъ они для ремонта подводныхъ частей судовъ. Представляютъ изъ себя отсѣкъ деревяннаго судна. Дѣлаются они изъ досокъ $2^1/_2$—3 верш. толщины въ видѣ квадратныхъ или продолговатыхъ ящиковъ, имѣющихъ своимъ крѣпленіемъ копани и тщательно проконопачиваются. Лари устраиваются различной формы и величины, смотря потому, подъ какую часть судна требуется его подвести. Такъ для выдѣлки бортового ларя на томъ мѣстѣ, гдѣ предполагается его подвести по внутренней стѣнкѣ, снимается лекало и по нему въ ларѣ вытесывается стѣнка, такъ что получается одна стѣна ларя высотой 14—16 четвертей, а другая 6 четвертей. На стесанныя боковыя стѣнки накладывается пакля, а сверху обшивается парусиной. Въ днищѣ ларя провертываютъ отверстіе и въ него напускается вода, затѣмъ за шкоты, привязанные къ нижней части низкой стѣнки и пропущенные подъ судно, подводятъ ларь къ нужному мѣсту ремонтируемаго судна. Отъ высокой стѣнки также идутъ шкоты, которые не даютъ ларю совсѣмъ утонуть. Затѣмъ начинаютъ грузить въ ларь цѣпи до тѣхъ поръ, пока нижняя стѣнка вырубки не будетъ наравнѣ съ днищемъ ремонтируемаго судна. Тогда отверстія затыкаютъ заранѣе приготовленными штырями и ларь подводятъ вплотную всей вырубкой къ борту и крѣпко учаливаютъ. Цѣпь убираютъ и, выкачавъ изъ ларя воду, приступаютъ къ ремонту. Уборка ларя производится опять посредствомъ его затопленія. Подводка ларей удобна только на глубокомъ мѣстѣ и при тихомъ теченіи. Иногда лари подводятъ подъ судно и зимой въ затонахъ.

Лачуга. Небольшое жилое помѣщеніе, сдѣланное или изъ тонкаго лѣса или кустарника, обмазанное глиной. Лачуги служатъ пристанищемъ для рыбаковъ, полѣсовщиковъ и скотоводовъ на низовьяхъ Волги. Нѣсколько такихъ лачугъ называютъ хуторомъ.

Лебедка. Родъ браншпиля, къ которому примѣнена паровая сила. Назначеніе лебедки такое же, какъ шпиля или браншпиля, хотя на нѣкоторыхъ большихъ грузовыхъ пароходахъ лебедки ставятся и около люковъ для вытаскиванія товаровъ изъ нихъ.

Лебеза. Инструментъ, употребляемый при конопаткѣ (пробойкѣ) судовъ. Имѣетъ форму съ одного конца маленькой лопатки, а съ другой цилиндрическую съ небольшой шляпкой на самомъ концѣ въ видѣ конусной трубки, въ которую вставляется короткій кусокъ дерева для удара по нему желѣзнымъ кулакомъ (см. кулакъ).

Легость.—Тонкая бѣльная снасть, толщиною въ окружности 1—$1^1/_2$ дюйма. Употребляется для поднятія флаговъ или фонарей на мачту (фалъ) и для передачи толстыхъ снастей съ одного судна на другое, напр. чалокъ, косяковъ и пр. Для того, чтобы передать на разстояніе толстую снасть, къ ней привязываютъ легость, на другомъ концѣ которой, сдѣлана шишка, вѣсомъ до 2 ф. Легость свертывается въ кругъ и

бросается на пристань или другое судно. Принявъ легость съ противоположной стороны, ее выбираютъ, а за ней и толстую снасть (чалку).

Ледоколы. 1) Рабочіе, занимающіеся колкой льда на рѣкѣ при подводкѣ судовъ въ зимнее, осеннее или весеннее время со стороны рѣки къ берегу или въ затонъ и въ другихъ подобныхъ случаяхъ. Плату за эту работу ледоколы получаютъ съ каждой погонной сажени пройденной борозды отъ 5 до 10 коп. за сажень, смотря по условіямъ и толщинѣ льда. 2) Ледоколами также называютъ винтовые пароходы, служащіе для пробиванія льда. Такіе ледоколы-пароходы есть въ Вязовыхъ, что повыше Казани, затѣмъ въ Саратовѣ для переправы черезъ Волгу въ Увекъ пассажировъ, грузовъ въ вагонахъ при передачѣ Рязано-Уральской желѣзной дорогѣ, идущихъ въ Уральскъ и Астрахань, а также въ Астрахани и на взморьѣ.

Ледорѣзъ (см. быкъ).

Ледоходъ—движеніе льда, бывающее на рѣкахъ два раза въ годъ: весной и осенью. Какъ осенній, такъ и весенній ледоходы начинаются въ весьма различное время, что зависитъ отъ климатическихъ условій той или другой мѣстности. Въ отношеніи Волги и многихъ ея притоковъ осенній ледоходъ начинается ранѣе въ верховьяхъ рѣки и позднѣе въ низовьяхъ, и, наоборотъ, весенній ледоходъ начинается ранѣе въ низовьяхъ и позднѣе въ верховьяхъ. Разница ледоходовъ какъ весенняго, такъ и осенняго между верховьями и низовьями выражается приблизительно въ одномъ мѣсяцѣ. Продолжительность осенняго ледохода колеблется приблизительно отъ 5 дней до 2-хъ мѣсяцевъ и зависитъ отъ состоянія погоды и уровня весенней и осенней въ рѣкѣ воды. При перемѣнной погодѣ, когда заморозки смѣняются оттепелью, и при высокомъ горизонтѣ воды, который достигаетъ выше 0 (меженняго уровня) до 4 и 6-ти аршинъ, осенній ледоходъ продолжается иногда до 2-хъ мѣсяцевъ; въ этихъ случаяхъ онъ начинается въ первыхъ числахъ октября и кончается въ концѣ ноября, а иногда и въ 1-хъ числахъ декабря, когда наступятъ сильные морозы и вода идетъ сильно на убыль. При низкомъ уровнѣ воды, сильныхъ заморозкахъ и снѣгѣ осенній ледоходъ продолжается иногда лишь 5 дней и рѣка быстро покрывается льдомъ (ледоставъ). Осенній ледоходъ обыкновенно начинается при пониженіи температуры воды до 0 по Реомюру; въ водѣ образуются такъ называемыя снѣжницы, или жужга (сало), которыя представляютъ изъ себя комки снѣга, смѣшаннаго съ поднимающимся со дна рѣки на поверхность иломъ. Снѣжницы образуются по большей части на мелкихъ мѣстахъ и тиховодахъ, откуда относятся водой къ берегамъ, гдѣ смерзаются въ небольшія льдинки, которыя принято называть *саломъ*. При морозахъ въ 10—15 градус. льдинки быстро увеличиваются въ размѣрахъ, благодаря омерзанію отдѣльныхъ льдинокъ. Принимая уже болѣе или менѣе крупные размѣры, такія льдины называются: „*чжами*“, „*лавинами*“ и „*лавами*“. Кромѣ того у береговъ въ это же время начинаетъ наростать ледяная кора, а саломъ забивается постепенно пространство между дномъ и корой и у береговъ получается сплошная масса, называемая „*уторою*“. При сильныхъ заморозкахъ утора все болѣе и болѣе выступаетъ въ стрежень рѣки, суживая фарватеръ, почему въ такихъ мѣстахъ теченіе дѣлается быстрѣе. Плывущій же ледъ, сужаемый уторою болѣе и болѣе, наслаивается другъ на друга, въ мелкихъ мѣстахъ льдины застреваютъ и останавливаются, задерживая плывущій сверху ледъ и дѣлая изъ него плотину, наз. *заторомъ*. Въ такихъ случаяхъ говорятъ, что ледъ начинаетъ „*набирать*“ и „что рѣку затерло льдомъ“. Заторы по большей части образуются въ узкихъ мѣстахъ или гдѣ есть острова. Вслѣдствіе

того, что ледъ набивается въ такихъ случаяхъ до дна, вода, стараясь найти себѣ путь, очень часто подо льдомъ прокладываетъ себѣ новое ложе, снимая грунтъ и образуя нерѣдко новый фарватеръ.

Весенній ледоходъ начинается по прибыли воды въ рѣкѣ, когда ледъ можетъ быть поднятъ водой. Вслѣдствіе тепла ледъ отъ берега отпаривается и при прибыли воды легко отъ него отстаетъ, но въ виду того, что утора толста, ледъ отъ края протаиваетъ раньше, образуя водяное пространство въ нѣсколько иногда саженъ ширины; такая полоса воды называется *„закраиной"*. По прибыли воды, вслѣдствіе давленія, ледъ взламывается и начинаетъ медленно двигаться по теченію рѣки (это т. наз. первыя подвижки). Такое движеніе вслѣдствіе заморозковъ останавливается иногда на сутки (весенній заторъ), при этомъ уровень воды въ рѣкѣ выше затора повышается, а ниже понижается, такъ какъ ледъ, какъ и осенью, набивается до дна рѣки, въ особенности же въ узкихъ мѣстахъ. Повышенія эти доходятъ до 2-хъ саженъ въ сутки и бывали случаи обратнаго теченія, когда вода бросалась въ заливы, затоны и вообще низины. Осенью 1911 г. р. Нева, вслѣдствіе затора, затопила Обуховскій заводъ, причинивъ большіе убытки. Неожиданный прорывъ затора весьма гибеленъ для стоящихъ судовъ на зимовкѣ, такъ какъ ледъ при повышенномъ уровнѣ воды бросается въ затоны. Весенній ледоходъ продолжается отъ 5 до 8 дней, смотря по погодѣ и высотѣ воды.

Лейка (см. плица).

Лекало—выкройка наборнаго судового плана, сдѣланная изъ досокъ въ натуральную его величину, согласно чертежа.

Лемехъ (см. якорь).

Линекъ—короткая тонкая снасть, то-же, что и легость. Употребляется на разныя потребности.

Лобачъ. Вѣтеръ, дующій навстрѣчу идущему судну. Такой вѣтеръ особенно не любили бурлаки въ прежнее время, такъ какъ имъ приходилось прилагать при тягѣ судовъ противъ теченія большія усилія, чтобы преодолѣть его. Иначе называется „лобовой вѣтеръ".

Ловецъ. Человѣкъ, занимающійся спеціально рыбной ловлей. Это названіе принято только въ низовьяхъ Волги; въ верховьяхъ же они называются рыбаками.

Логомъ. Когда какую-либо тяжесть перетаскиваютъ по землѣ на доскѣ или черезъ воротъ и для того, чтобы не брать врозь рывками, говорятъ: „брать логомъ", т. е. не ослаблять снасти, которыми тащатъ, и стараться идти нога въ ногу (см. ладить).

Лодка—Маленькое суденышко, являющееся необходимой принадлежностью при каждомъ большомъ суднѣ. Лодка имѣетъ массу разновидностей и названій, напр.: лодки пароходныя (шлюпки), завозни, косныя, рыбалки, перевозныя и пр. Строятся онѣ во всѣхъ прибрежныхъ селеніяхъ и дѣлаются изъ сосноваго и елеваго лѣса съ шпангоутами изъ кокоръ (иначе тагуны), а шлюпки имѣютъ выгибные чаще всего дубовые шпангоуты. Размѣры лодокъ очень различны, смотря по обязанностямъ ихъ службы. Въ послѣднее время при пароходахъ стали дѣлать желѣзныя лодки съ воздушными ящиками для пловучести.

Ложки (мор. терминъ *„ванты"*).—Ложками на судахъ называютъ снасти различной толщины, идущія отъ мачты сверху къ бортамъ и служащія для поддержки мачты отъ уклоненія въ какую-либо сторону. Ложки идутъ почти отъ самаго верха мачты отъ стеньги или, какъ наз.

ее на Волгѣ, отъ заплечиковъ, гдѣ онѣ крѣпятся за особые крючья; бортовыя ложки на баржахъ не доходятъ до борта на нѣкоторое разстояніе (около сажени), къ нимъ прикрѣпленъ къ каждой отдѣльно небольшой 2-хъ-шкивный блокъ, въ который проходитъ тонкая снасть (наз. лопарь-тали) отъ другого такого же блока, прикрѣпленнаго уже къ бортовымъ крючьямъ (см. лампутина). Эти блоки, основанные тонкими снастями, ставятся для того, чтобы не дать движенія мачтѣ, каковое можетъ получиться, т. к. снасти (ложки) вытягиваются и слабнутъ. Баржевыхъ ложекъ бываетъ на баржахъ отъ 6 до 8 штукъ на сторонѣ. Ложка, идущая къ носу судна, называется *базанная*. Теперь на пароходахъ стали употреблять ванты (пароходное наз. ложекъ) изъ проволочнаго и цинковаго троса, въ который вдѣлывается винтовой вертлюгъ.

Лоза—(см. опушка).

Ломъ—инструментъ, употребляемый для разныхъ потребностей, напр., для вытаскиванія гвоздей, болтовъ, подъема тяжестей и проч. Ломъ представляетъ изъ себя кусокъ круглаго желѣза длиною до 3-хъ аршинъ, толщиною $1^1/_2$—2 дюйма, одинъ конецъ котораго нѣсколько расплющенъ и въ то же время раздвоенъ и имѣетъ нѣкоторый изгибъ подъ тупымъ угломъ въ сторону плоскости. Подводя раздвоенностью подъ шляпку гвоздя, который нужно вынуть изъ дерева, на другой конецъ лома надавливаютъ и гвоздь безъ труда выходитъ. Ломъ составляетъ необходимую принадлежность каждаго судна.

Лопарь, лопаря, (лопарь тали).—Тонкія, преимущественно бѣльныя снасти отъ 1 до 5″ толщины, будучи продѣтыми въ тали (см. тали), т. е. какъ говорятъ „основанными“, употребляются при оснасткѣ мачтъ и снятіи судовъ съ мели (при постановкѣ свайки), при вытаскиваніи якорей изъ воды черезъ крамбалку или при подъемѣ тяжестей.

Лопашокъ—(лопасть). Оконечность весла, опускаемая при греблѣ въ воду, имѣющая видъ лопатки. На большихъ судахъ, напр. мокшанахъ, ходившихъ на веслахъ (гребями), лопашокъ представлялъ изъ себя доску шириной до 3-хъ четвертей, длиною аршина $1^1/_2$. Каждый бурлакъ дѣлалъ такое весло самъ по своей силѣ (см. весло).

Лопнулъ (см. подшибся).

Лостить—прошивать лостами пазы судна.

Лосты—(лозды). Тонкія дощечки, не шире $^1/_2$ в. и до 2 аршинъ длиной, выдѣлываемыя изъ досокъ или изъ ивовыхъ, тальниковыхъ прутьевъ, причемъ послѣдніе разрѣзываются вдоль прута пополамъ (по сердцевинѣ). Такіе лосты употребляются для закрытія пазовъ подводной части деревянныхъ судовъ и лодокъ и удержанія въ пазахъ пакли послѣ ихъ конопатки, накладываясь овальной стороной на пазы, а плоскостью наружу (судна). Лосты прикрѣпляются желѣзными скобками. Лостятъ обыкновенно баржи, плававшія нѣсколько водъ, новыя же баржи пробиваютъ со жгутомъ или треской (см. треска).

Лотъ. 1) Вѣсовая русская мѣра=3 золотникамъ. 2) На морскихъ судахъ приборъ для измѣренія глубины. Онъ состоитъ изъ свинцовой конической гири длиною 1 ф. и въ основаніи въ діаметрѣ около $1^1/_2$ вершка, въ верхней части его придѣлано ушко, за которое привязывается тонкій линь, раздѣленный узлами на футы. Въ основаніи сдѣлана выемка, куда вкладывается сало. Брошенный въ воду лотъ падаетъ на дно и по сдѣланнымъ на линѣ узламъ узнаютъ количество футовъ глубины, а по приставшему къ салу грунту морского дна его качество. 3) На Волгѣ лотомъ называютъ большой кусокъ чугуна, отлитый въ видѣ призмы или плоскаго прямоугольнаго параллелопипеда, верхніе концы котораго

иногда бываютъ нѣсколько скошены. На широкихъ плоскостяхъ выступаютъ шипы вродѣ зубцовъ, которые называются титьками. На переднемъ концѣ лота вливается толстое 2″ желѣзное кольцо (мочка), отъ котораго идетъ равная толщинѣ кольца, короткая, звена въ три—четыре цѣпь. Вѣсъ лотовъ бываетъ различный и доходитъ отъ 100 до 350 пудовъ, что зависитъ отъ грузоподъемности плывущаго судна. Лота употребляются при сплавѣ бѣлянъ и другихъ большихъ судовъ, а также и грузовыхъ плотовъ для ихъ направленія, а также и для задержанія скорости, гдѣ это требуется. Въ кольца цѣпи лота вчаливается толстый пеньковый, а иногда и мочальный канатъ (коренная шейма), или такъ наз. лотовый косякъ, другой конецъ котораго крѣпится на суднѣ за коренные ухваты. Кромѣ коренной шеймы въ кольца цѣпи лота вчаливается еще одна или двѣ снасти меньшей толщины, называемыя возжами, другой конецъ которыхъ крѣпится за боковые ухваты. Когда требуется измѣнить направленіе плывущаго судна, то спускаютъ лотъ на дно рѣки и онъ, зацѣпляя своими выступами, тащится по дну. Если одну изъ возжей ослабить, а другую набить туже, судно будетъ уклоняться въ сторону болѣе удлиненной или слабой возжи. Такимъ образомъ достигается возможность дать судну желаемое направленіе. Чѣмъ дальше лотъ тащится отъ плывущаго судна, тѣмъ больше дастъ сопротивленія скорости сплава. Большія услуги оказываетъ судну лотъ въ боковые вѣтра или при неровномъ теченіи. Лота были введены въ началѣ 1870-хъ годовъ на Камѣ. Изобрѣтеніе его принадлежитъ, какъ говорятъ, камскому мужичку. За послѣднее время стали входить разборные лота, преимущество которыхъ состоитъ въ томъ, что стирающіяся части, напр. шипы, легче замѣнить новыми, а обыкновенный лотъ надо переливать весь, кромѣ того разборные лота удобнѣе для обратной перевозки въ верховья рѣкъ, такъ какъ они состоятъ изъ 2—4 частей.

Лоція—(морской терминъ)—наука кораблевожденія, служитъ прямымъ пособіемъ для плаванія въ виду береговъ; это—книга, въ которой изложены до мельчайшихъ подробностей всѣ отличительныя свойства береговъ: шхеры, заливы, проливы, примѣтные знаки, вѣхи, бакены, которыми обставлены входы въ шхеры (фарватеръ), проливы, заливы, рейды (пристани), мели, глубины около береговъ, острововъ, мелей и подводныхъ камней, большія и малыя воды, теченія, приливы и отливы, (прибыль и убыль воды въ р.р.), господствующіе вѣтры, пособія, какіе плавающее судно можетъ найти въ извѣстномъ мѣстѣ и проч. Словомъ все, что только необходимо для безопаснаго и удобнаго плаванія. Понятно, что подобное руководство необходимо для каждой рѣки, системы и каналовъ. Поэтому каждое государство заботится о подробномъ описаніи своихъ береговъ и ихъ отличительныхъ свойствъ. Лоція въ мореплаваніи составляетъ науку, и курсъ лоціи отечественныхъ морей преподается въ нашихъ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

На Волгѣ *лоціей* назыв. наука, которая заключается въ изученіи рѣки, ея особенностей, фарватера какъ весенняго, такъ и меженняго, направленія теченія и всѣхъ примѣтъ для безопаснаго плаванія по рѣкамъ. Лоція преподается въ рѣчныхъ училищахъ.

Лоцманъ.—Названіе лоцмана присвоено классу людей, занимающихся проводкой судовъ по рѣкамъ и озерамъ. Лоцманъ долженъ знать въ совершенствѣ фарватеръ рѣки, подводныя и надводныя мели и друг. опасныя мѣста, весеннія и меженнія примѣты. На волжскомъ бассейнѣ лоцмана раздѣляются на волжскихъ, окскихъ, камскихъ, бѣльскихъ, шекснинскихъ, сурскихъ и др., смотря по тѣмъ притокамъ Волги, по которымъ они ходятъ, т. е. проводятъ суда; на самой же Волгѣ лоцмана

дѣлятся на три группы: 1) верховые, знающіе плесъ отъ Твери до Рыбинска; 2) средняго плеса, знающіе плесъ отъ Рыбинска до устья Камы и 3) низовые, знающіе плесъ отъ устья Камы до Астрахани, а также плесъ Нижній-Астрахань, причемъ послѣдніе иногда знаютъ плесъ и до 9-ти футоваго рейда. Лоцмана всѣ почти происходятъ изъ крестьянъ прибрежныхъ селеній; въ ранней молодости они поступаютъ матросами на судно, затѣмъ болѣе или менѣе способные назначаются штурвальными и, пробывъ въ этой должности 6—8 лѣтъ, смотря по знанію плеса, ставятся лоцманами. На буксирныхъ пароходахъ командиры по большей части изъ лоцмановъ. На Волгѣ лоцмана верховаго плеса Костромской губ. (с. Чернопѣнье), Нижегородской г. (с. Чернорѣчье), на Окѣ и Кадницы на Волгѣ, отсюда же есть лацмана и низоваго плеса, какъ ихъ наз. астраханскіе, но есть изъ с. Кріушъ, Симбирск. губ., с. Золотое, Саратовской губ., а также и изъ жителей Тамбовской г. и прибрежныхъ селеній р. Оки (ягутки). Камскіе лоцмана родомъ по большей части изъ с. Слудки, с. Усть-Гаревой, с. Орла, Пермской губ. и с. Котловки, Вятской г. Бѣльскіе изъ с. Чеганда и Колесникова на Камѣ (селеніе Чеганда и Колесниково расположены на правомъ берегу р. Камы верстахъ въ 3-хъ выше впаденія р. Бѣлой въ Каму,) и нѣкоторыхъ бѣльскихъ селъ. Для Вятки лоцмана выходятъ изъ с. Истобенскаго, Вятской губ. Окскіе, чнинскіе и мокшанскіе изъ селъ Муромскаго уѣзда, Владимирской губ. Для р. Ветлуги изъ с. Коротней, для р. Суры изъ с. Промзина. Лоцмана, не имѣющіе постоянной службы лѣтомъ на пароходахъ, а принимаемые на проводку парохода между извѣстными пунктами (напр. между Нижнимъ и Рыбинскомъ), называются „дистаночными“. На сплавныхъ судахъ также имѣются лоцмана, которые берутъ на себя отвѣтственность сплавить судно съ мѣста его погрузки до пункта назначенія. Должность этихъ лоцмановъ требуетъ еще большихъ знаній и навыка, такъ какъ при сплавѣ, напр. бѣляны, при грузоподъемности ея до 400 тыс. пуд. при осадкѣ 25—28 четвертей и при отсутствіи всякихъ техническихъ приспособленій, нужна особая сноровка, чтобы провести такое громадное судно. На этихъ судахъ лоцману предоставляется полная свобода дѣйствій, какъ командиру на пароходѣ.

Лубокъ, лубъ. Слой подъ корою на деревьяхъ породы липы, осины или осокоря. Лубокъ снимается съ деревьевъ преимущественно ранней весной въ сырую погоду, когда деревья болѣе влажны и лубъ снимается легче и качество его лучше. Выработка луба производится въ Уфимской губ., которая богата сказанными породами лѣса. Лѣсъ послѣ съемки съ него луба употребляется на постройку судовъ и разныя кустарныя издѣлія. Употребляется лубокъ на разныя кустарныя подѣлки, напримѣръ, коробки и др. Наибольшій сбытъ его въ Нижнемъ въ ярмаркѣ.

Луговая сторона—Если обратиться лицомъ по теченію рѣки, то берегъ ея, расположенный по лѣвую сторону, называется луговымъ, такъ какъ имѣетъ болѣе низменностей (луговъ), противоположная ей сторона назыв. „горная сторона“.

Луговень—(см. вѣтеръ).

Лугъ, луга—низменный берегъ, покрытый травой, весной заливаемый водой, иначе называется поймой. Мѣста, гдѣ Волга течетъ между низменными берегами, расположенными на большомъ пространствѣ въ ширину и весною заливаемыми водой, составляютъ большое затрудненіе для отысканія фарватера, вслѣдствіе отсутствія какихъ либо примѣтъ. Бывали случаи, что пароходы въ такихъ мѣстахъ, сбиваясь съ курса, далеко выходили въ луга. Можно отмѣтить такое мѣсто на Камскомъ устьѣ, гдѣ весенній разливъ достигаетъ до 30 верстъ.

Лузга—нижняя часть рогожнаго куля. Верхняя часть куля называется головкой.

Лука—длинный изгибъ рѣки. Бываютъ очень длинныя луки, такъ напр., на Волгѣ Самарская лука обходитъ своимъ теченіемъ около 200 верстъ отъ г. Ставрополя до с. Переволоки, разстояніе же, гдѣ сближаются ея берега у деревни Усолокъ и села Переволоки, всего лишь около 15 верстъ (волокъ).

Лыжная (морской терминъ „*киль*"). Средняя доска днищевой обшивки, дѣлаемая изъ елеваго лѣса и служащая основаніемъ каждаго судна. Дѣлается она нѣсколько толще остальной днищевой обшивки и внутри нарѣзывается на копани и нѣсколько выходитъ во внѣшнюю сторону. Лыжныя доски своими концами соединяются между собою замкомъ съ зубомъ въ разгонку на три копани и крѣпятся съ ними болтами. Съ носовымъ штевнемъ лыжная соединяется посредствомъ кокоры (копани) съ такимъ же замкомъ и крѣпится болтами. Кормовой штевень ставится прямо на лыжную въ гнѣздо (степсъ) и съ наружной стороны крѣпится желѣзною полосою изъ лафетнаго желѣза.

Льяло—пространство, интервалъ между погруженнымъ товаромъ въ суднѣ, служащій для удобства при отливкѣ воды изъ судна. Льяла бываютъ преимущественно на безпалубныхъ и мелкихъ судахъ. Ихъ дѣлаютъ въ $1^1/_2$—2 аршина шириной и длиною иногда во всю ширину судна; количество ихъ бываетъ отъ 1 до 6, смотря по величинѣ судна. Воду отливаютъ изъ копани посредствомъ леекъ (плицъ), представляющихъ изъ себя короткій квадратный желобокъ съ насаженной на него ручкой аршина въ два длиной (см. плица). Въ мѣстѣ соединенія желоба съ рукояткою привязывается веревка, наз. гужъ, другой конецъ которой крѣпится кверху къ какой-либо перекладинѣ; раскачивая желобомъ, т. е. плицей, задѣваютъ воду около одного ведра и выбрасываютъ ее за бортъ. На низкобортныхъ судахъ вода изъ льяла выбрасывается прямо черезъ бортъ судна, а на судахъ съ высокими бортами устраивается у самой стѣнки ящикъ, называемый „майной" (см. майна), изъ котораго въ бортъ судна выше уровня грузовой ватеръ-линіи прорубается отверстіе въ 2×2 вершка, такъ наз. „голубница" (см. голубница), и воду, накопившуюся въ суднѣ, изъ льяла переливаютъ плицами же въ эту майну, откуда черезъ отверстіе вода вытекаетъ за бортъ.

Любки—(см. шалманъ).

Люкъ—квадратное отверстіе въ палубѣ судна, служащее для сообщенія между палубой и трюмомъ и для нагрузки и выгрузки товаровъ. На деревянныхъ баржахъ, на которыхъ перевозятся сухіе грузы, люки дѣлаются размѣрами въ длину до 1-й сажени и въ ширину 8—10 четвертей, въ количествѣ отъ 6 до 8 шт., а на судахъ, перевозящихъ жидкіе груза наливомъ, люки дѣлаются круглыми и не болѣе одного аршина въ діаметрѣ. Люки закрываются деревянными крышками. На пароходахъ крышки эти обшиваются желѣзомъ, а для запора люка устраивается изъ желѣза накладка; иногда дѣлаются двери или щиты.

Люченокъ—меньшаго размѣра люкъ, соединяющій помѣщеніе въ трюмѣ матросовъ судна съ палубой; на баржахъ также закрывается крышками, а на пароходахъ особо устроенными будочками (въ видѣ иллюминатора).

Лямка—нетолстый, обыкновенный кожанный ремень шириною 3—4 вершка, сшитый концами вмѣстѣ и представляющій собою овальное кольцо, діаметромъ по длинѣ овала въ сажень. На мѣстѣ сшивки ремня прикрѣпляется одно желѣзное колечко, за которое прикрѣпляется тонкая веревочка длиной около сажени, такъ называемый

тонекъ, на другомъ концѣ которой привязывается небольшая въ квадратный вершокъ чурка—кусокъ дерева, наз. чебурокъ (см. чебурокъ). Лямка въ прежнее время употреблялась при тягѣ судовъ противъ теченія посредствомъ бечевы или подачи (завозъ якоря) людской бурлацкой тягой. Лямку бурлакъ надѣвалъ на плечи, окидывалъ чебурокъ за бечеву нѣсколько разъ, грудью и плечами натягивалъ тонекъ и бечеву и тянулъ судно или подачу. Отсюда сложилось выраженіе: тянуть (или тянулъ) лямку.

М.

Мазутъ—(см. нефть).

Майданникъ или **майданъ**. Круги, образующіеся на поверхности воды. Появленіе майданниковъ на рѣкахъ бываетъ отъ двухъ причинъ: во-первыхъ, они появляются, когда на днѣ рѣки (часто и на фарватерѣ) находятся камни, огрудки, карчи, затонувшія суда и т. п. предметы, хотя бы надъ ними и была достаточная глубина. Майданы образуются еще весною при сліяніи двухъ рѣкъ. Такіе майданники не представляютъ изъ себя препятствія для судоходства. Иногда эти круги сносятся ниже по теченію рѣки саж. на сто и болѣе. Во-вторыхъ майданниками называются суводи, образующіяся въ весенній разливъ и чаще всего встрѣчающіяся въ низовьяхъ Волги, вслѣдствіе узкости русла и быстроты теченія. Здѣсь можно указать болѣе извѣстныя мѣстности на Волгѣ, гдѣ майданникъ расположенъ по всему руслу, иногда версты на двѣ: 1) въ Ундорскихъ горахъ, 2) на Бѣшенномъ пескѣ, 3) у с. Черемшанъ (ниже Хвалынска), 4) у с. Никольскаго, 5) ниже станицы Ветлянской, 6) выше ст. Сѣроглазинской, 7) у с. Замьянъ и 8) у ст. Дурновской. Всѣ вышесказанныя мѣста для буксирныхъ пароходовъ, идущихъ противъ теченія съ судами, являются не только затруднительными, но иногда и опасными, вслѣдствіе того, что суда, попавшія въ такой майданникъ, разбрасываются круговымъ движеніемъ воды въ разныя стороны, рыщутъ и иногда настолько сильно ударяются другъ о друга, что разбиваются и тонутъ. Во избѣжаніе такихъ случаевъ, иногда проводятъ суда въ такихъ мѣстахъ по одному судну, т. е. въ расчалку.

Майна—1) см. борозда, 2) небольшая загородка изъ досокъ въ видѣ ящика безъ крышки, $1^1/_2$—2 ар. длины, не болѣе $1^1/_2$ ф. ширина и въ $1^1/_2$ ф. вышины, которая придѣлывается къ борту судна съ внутренней стороны между приставками копаней, гдѣ устраивается льяло (см. льяло) на высотѣ отъ днища $1^1/_2$—2 аршина, т. е. нѣсколько выше грузовой ватеръ-линіи. Наравнѣ съ дномъ этого ящика въ борту судна прорубается отверстіе въ 2—$2^1/_2$ вер., наз. голубницей (см. голубница). Въ майну посредствомъ леекъ, иначе плицъ, изъ корпуса судна переливаютъ воду, которая черезъ голубницы уходитъ за бортъ.

Малка—плотничный и столярный инструментъ. Представляетъ изъ себя двѣ дощечки длиною 5—6 вершковъ, концы которыхъ съ одной стороны соединены шарниромъ такимъ образомъ, чтобы онѣ могли раздвигаться подъ какимъ угодно угломъ. При постройкѣ или ремонтѣ деревянныхъ судовъ малка служитъ необходимымъ инструментомъ для вытески бревенъ или досокъ подъ однимъ и тѣмъ-же угломъ.

Манецъ.—Манцомъ на Волгѣ называютъ такія мѣста въ мягкихъ ярахъ или высокихъ пескахъ, которыя легко поддаются разрушенію отъ напора воды и гдѣ теченіе, ударяя почти перпендикулярно къ нимъ, подмываетъ ихъ. Свалившійся грунтъ въ воду сноситъ ниже, образуя побочни.

Манишка или отмашка—кусокъ полотна или коленкора размѣромъ 1 × 1 или $1^1/_2 \times 1^1/_2$ аршина, одна сторона котораго прибита гвоздями къ рукояткѣ длиной $1^1/_2$—2 аршина. Манишка служитъ днемъ сигналомъ при встрѣчѣ и обходѣ судовъ. Послѣ даннаго свистка, манишкой отмахиваютъ въ одну изъ сторонъ, указывая этимъ, какой сторонѣ слѣдуетъ держаться встрѣчному или обходимому судну.

Маріинки суда, получившія свое названіе отъ Маріинской системы, по которой они преимущественно плаваютъ. Постройка маріинокъ сходна съ унжаками, но отличаются отъ нихъ лучшимъ образованіемъ подводной части, вслѣдствіе чего они легче на ходу. Постройка маріинокъ началась въ 1867 году въ Мологскомъ уѣздѣ; длина ихъ 20—22 саж., ширина до 4-хъ саженъ, поднимаютъ груза 20—22 тысячи пуд. при осадкѣ 7—8 четвертей. Маріинки строятся довольно прочно и чисто, на кормѣ для жилья служащихъ устраивается казенка (см. казенка), покрываемая тонкимъ тесомъ (въ два теса). Въ носу дѣлаютъ крышу такую-же, какъ и въ кормѣ, на носовой крышѣ ставятъ шпиль для поднятія якоря и ухватъ (см. ухватъ) одинъ или два для закрѣпленія чалокъ. Крыша на маріинкахъ, когда судно это назначается подъ грузъ, устраивается временная конемъ въ два теса на скатъ къ бортамъ. По выгрузкѣ товара крыша разбирается и хранится въ суднѣ.

Марка.—На волжскомъ бассейнѣ маркою называется извѣстный знакъ, который ставится на товарахъ, отправляемыхъ на пароходахъ, баржахъ и др. судахъ. Марка пишется на каждомъ мѣстѣ отправляемаго товара краской, составленной на скипидарѣ, спиртѣ, а иногда и на маслѣ. Обыкновенно въ пароходствахъ ставится марка на главныхъ пристаняхъ, № квит., а иногда очередной знакъ съ перваго №, на промежуточныхъ (мелкихъ пристаняхъ) также съ перваго №, послѣ котораго пишется станція (мѣсто назначенія) товара. На каждую партію товара, слѣдуемаго къ отправкѣ, марка ставится на всю партію слѣдующаго по квитанціи, накладной или коносамента, одинаковая, несмотря на разнообразность груза или товарныхъ мѣстъ.

Маркированный—маркованный—отмѣченный товаръ, имѣющій марку.

Мартышка—1) птица—чайка, 2) лица, занимающіяся на маленькихъ лодкахъ перевозкой пассажировъ съ берега на суда или на берегъ. Это названіе получили они отъ той смѣлости, какая свойственна птицамъ породы „чаекъ". Въ прежнее время въ Н.-Новгородѣ такихъ перевозчиковъ-мартышекъ можно было считать сотнями, въ настоящее же время съ введеніемъ перевозныхъ пароходиковъ и съ уменьшеніемъ стоящихъ въ ярмаркѣ баржей, промыселъ мартышекъ очень сократился.

Матеріальная каюта или матеріальный люкъ—мѣсто, гдѣ хранятся мелкія судовыя принадлежности и запасное имущество.

Матеріальный приказчикъ—лицо на суднѣ или пристани, завѣдующее пріемомъ и выдачей того или другого матеріала.

Матеріалъ.—Въ судовомъ дѣлѣ матеріаломъ называется всякая заготовка, запасные вещи и припасы, нужные для ремонта, пополненія инвентаря и пр., напримѣръ: смазочныя, освѣтительныя масла, гвозди, тряпки, лѣсъ, кошмы, плицы, снасти и т. п.

Матка—(см. плотъ).

Матросъ.—Такъ называется рабочій на суднѣ. Названіе это заимствовано съ морскихъ судовъ. На волжскомъ бассейнѣ въ обязанность матроса возложены всѣ судовыя работы по судну, какъ-то: отливка воды изъ судна, подача и пріемъ буксировъ, чалокъ, косяковъ, вахта, уборка

парохода или баржи и пр. На пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ, кромѣ этихъ работъ, матросы производятъ погрузку и выгрузку товаровъ за отдѣльную плату, которая колеблется отъ 3 до 5 р. съ каждой тысячи пудовъ. Количество матросовъ бываетъ различно, смотря по величинѣ судна, причемъ на тѣхъ судахъ, на которыхъ не производится разгрузки товаровъ, количество ихъ имѣется втрое меньше. Такъ, на буксирныхъ пароходахъ матросовъ имѣется отъ 6 до 12 человѣкъ, на пассажирскихъ отъ 10 до 24 человѣкъ, на баржахъ же отъ 5 до 12 человѣкъ. На сплавныхъ судахъ матросы называются судорабочими, а въ прежнее время звались бурлаками. Жалованье матросамъ на пароходахъ различно, смотря по условіямъ службы, но не меньше 10 руб. въ мѣсяцъ и не больше 16 руб. Болѣе сметливые изъ нихъ назначаются наметчиками и жалованья получаютъ дороже на 1 или 2 руб. На баржахъ платятъ имъ отъ 8 руб. до 12 р. въ мѣсяцъ. На судахъ, идущихъ сплавомъ, труды судорабочаго оплачиваются за путину, т. е. съ мѣста выплавки до мѣста конечнаго пункта сплава. Въ общемъ онъ почти равняется заработку матроса на баржахъ, если не воспрепятствуютъ стихійныя бѣдствія, напр. встрѣчные вѣтры, мелководье и пр. Въ этихъ случаяхъ бываетъ, что судорабочіе весь свой заработокъ расходуютъ только на пищу, не привозя ничего домой. Въ прежнее время сплавные судорабочіе нанимались на хозяйскихъ харчахъ, что было, конечно, выгоднѣе для бурлака. Въ матросы поступаютъ жители прибрежныхъ селъ и деревень волжскаго бассейна изъ губерній Нижегородской, Костромской, Рязанской, Пензенской, Симбирской (мордва), Казанской (чуваши, черемисы, татары), Вятской (вятичи) и Пермской.

Матъ—коверъ, плетеный изъ шкимокъ (кабалокъ), старыхъ пеньковыхъ снастей. Употребляется на подстилку на палубу, какъ коверъ, для предохраненія ея отъ порчи при погрузкѣ товаровъ (эти маты назыв. палубными). Маты также употребляются на обвивку буксировъ и бухтъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ они соприкасаются съ судовыми частями, напр. уши, кнехты, бортъ, утки и пр.

Мачта—круглое бревно, сходящее постепенно отъ комля къ вершинѣ на конусъ, ставящееся почти вертикально по килю судна нѣсколько ближе къ носу. Мачты служатъ для поднятія парусовъ (на баржахъ), для ночныхъ сигналовъ и для поднятія флага. Онѣ имѣютъ много разновидностей, смотря по тому назначенію, которое будетъ обслуживать, почему различно и ихъ устройство. Мачты баржевыя состоятъ изъ самой мачты длиною 9—10 с. и двухъ пасынковъ. Пасынками называются (см. пасынки) бревна толщиною 5—6 вершковъ, поставленныя вертикально и идущія отъ копаней судна и выходящія выше палубы до 4 саженъ. Онѣ ставятся на подушки въ гнѣзда по обѣ стороны киля. На палубѣ также обложены подушкой. Въ средину между пасынками ставится мачта, которая не доходитъ до палубы вершка на $1^1/_2$—2. Въ пространство между мачтой и конемъ палубы вставляется кусокъ пластины длиною въ $^1/_2$ сажени и служитъ точкою опоры мачты. Въ оконечностяхъ пасынковъ сквозь нихъ и мачты проходитъ болтъ, такой же болтъ проходитъ и въ нижней части мачты также сквозь пасынковъ. Такое укрѣпленіе даетъ возможность наклонить мачту. Вынувъ нижній болтъ, мачта, оставаясь прикрѣпленной только въ срединѣ, можетъ быть наклонена, что важно весной при проходѣ подъ мостами и для уменьшенія сопротивленія при противномъ вѣтрѣ. Мачты на баржахъ вслѣдствіе этого дѣлаются откидными и составляются изъ 3-хъ частей, собственно мачты и двухъ пасынковъ. На нѣкоторыхъ баржахъ устраивается райна (см. райна, рея) для подъема парусовъ, а на нѣкоторыхъ только для украшенія. Райны (реи) пред-

ставляютъ изъ себя бревно саженъ 6—7 длины, толщиною въ срединѣ 4—4½ вершка и къ концамъ суживаясь сходитъ на 2½—3 вершка. Райна привязывается въ срединѣ подъемной снастью, которая проходитъ въ шкивъ, находящійся въ мачтѣ на разстояніи отъ ея вершины въ 2—2½ саж. Отъ концовъ райны къ палубѣ идутъ снасти, наз. правилами и горделями (см. гордель и правила). Разснастка самой мачты состоитъ изъ одной или двухъ снастей, идущихъ къ носу (базанная) и 6 или 8 паръ вантъ толщиною 4½ дюйма въ окружности, смольныя. На желѣзныхъ баржахъ послѣдняго типа мачты устраиваются безъ пасынковъ, вмѣсто которыхъ ставятся желѣзныя балки изъ тавроваго желѣза. Разснащиваются онѣ вантами въ большемъ количествѣ и къ стеньгѣ дѣлаютъ веревочныя лѣстницы, какъ на парусныхъ морскихъ судахъ. Имѣется также и райна. Мачты такого устройства ставятся только какъ украшеніе и рѣдко примѣняются на нихъ паруса; на такихъ баржахъ ставятъ отъ 2 до 3 мачтъ. На пароходахъ мачты обыкновенно служатъ какъ флагъ-штокъ для поднятія флаговъ или въ ночное время сигналовъ (фонарей). На нѣкоторыхъ буксирныхъ пароходахъ еще дѣлаются мачты, состоящія изъ трехъ частей: самой мачты, длиною 40—42 фута, стеньги, которая соединяется съ мачтой посредствомъ скобы, отъ которой идутъ четыре желѣзныя отростка, въ которые проходятъ ванты отъ стеньги для разснастки послѣдней и гафеля, представляющаго изъ себя дерево футовъ 30 длиной, установленное наклонно къ мачтѣ по направленію къ кормѣ. Гафель ставится немного ниже скобы, соединяющей мачту со стеньгой посредствомъ шарнира. Вершина гафеля и мачты соединяется между собой снастью. Такія мачты служатъ также только какъ украшеніе судна. Въ прежнее время, когда суда ходили бечевой и подъ парусами, мачты устраивались солидныхъ размѣровъ. Такъ, на расшивахъ мачты были высотою до 14 саж., въ толщину составлялись изъ 7 бревенъ, а такъ какъ такой длины бревенъ трудно достать, то они сращивались въ разгонку, связывались между собою желѣзными большими шпигорными гвоздями въ 1 и 1½ аршина длины. Имѣли райну, состоящую изъ 3-хъ большемѣрныхъ бревенъ. Райна длиной равнялась длинѣ судна, т. е. саженъ 20—25, такъ что концы ея далеко выходили за бортъ судна. Для такой мачты имѣлся и соотвѣтствующій размѣромъ парусъ, на который уходило до 1800 аршинъ лучшаго льняного канифаса. На вершинѣ мачты устраивалась флюгарка, къ которой придѣлывался длинный, саженъ въ 5, флагъ въ видѣ ленты; на флюгаркѣ вырѣзывалось изъ желѣза изображеніе св. Михаила Архангела съ трубой или св. Георгія на конѣ. Разснащивалась мачта 20-ю и болѣе парами вантъ. Такія мачты расшивѣ придавали красивый видъ.

Машина—всякій приборъ, посредствомъ котораго замѣняется или сберегается мускульная сила, давая выигрышъ во времени; машины бываютъ простыя и сложныя. Въ судоходствѣ простыми машинами считаются: рычаги, ворота, шпили, сабаны, медвѣдки, тачки и пр. Сложныя машины состоятъ изъ соединенія нѣсколькихъ простыхъ. Такія машины, къ которымъ примѣняется паръ, называются паровыми, дѣйствующія водой называются водяными и пр. Въ послѣднее время стали входить въ употребленіе машины подъ названіемъ тепловые двигатели, дѣйствующія посредствомъ вспышекъ сырой нефти, керосина или бензина, происходящихъ вслѣдствіе очень высокаго давленія въ цилиндрахъ. Суда, двигающіяся посредствомъ такихъ двигателей, называются „теплоходами".

Машинистъ—лицо, завѣдующее машиной и ея ремонтомъ, старшій надъ всей машинной прислугой.

Маякъ.—Маяками на волжскомъ бассейнѣ называются предостерегательные знаки (столбы), ставящіеся по берегу рѣки для указанія направленія, котораго должны держаться идущія суда. Предостерегательные знаки дѣлятся на меженніе и весенніе. Меженніе представляютъ изъ себя столбы высотою 4—5 саженъ, врытые въ землю, для устойчивости которыхъ ставятся три или четыре упорки. Вверху столба ставится шестигранный фонарь, три стороны котораго, обращенныя къ рѣкѣ, дѣлаются стеклянными, въ остальныхъ граняхъ устраиваются рефлекторы. Нѣсколько ниже фонаря устанавливается квадратная (въ 1 арш.) доска. Такіе перевальные столбы окрашиваются слѣдующимъ образомъ: стоящіе на правомъ берегу рѣки въ красныя и бѣлыя полосы, доска въ красный цвѣтъ. Въ фонарѣ среднее стекло ставится красное. Столбы, стоящіе на лѣвомъ берегу, окрашиваются въ зеленыя и бѣлыя полосы и доску имѣютъ бѣлую, стекла бѣлаго цвѣта. Въ тѣхъ случаяхъ, когда перевалъ прямой и длинный, ставятъ, такъ называемые, створные знаки (створы). Вмѣсто одного перевальнаго столба ставятся на каждомъ берегу два, на разстояніи одинъ отъ другого саженяхъ въ десяти, причемъ дальній столбъ выше передняго на одну сажень. Устанавливаются они съ такимъ разсчетомъ, чтобы составляли одну прямую линію съ фарватеромъ. Передніе столбы створовъ имѣютъ такіе же шестигранные фонари, какъ и на маякахъ, а на заднихъ ставятся фонари съ круглыми стеклами съ рефлекторами, обращенными въ сторону фарватера. Створы окрашиваются въ такіе же цвѣта, какъ и выше сказанные маяки. Весенніе маяки обыкновенно ставятся на такихъ мѣстахъ, гдѣ разливъ достигаетъ большихъ размѣровъ и гдѣ заливаются яры и поймы. Они бываютъ постоянные и временные. Первые ставятся желѣзные, изъ старыхъ рельсъ, вторые же деревянные, саженъ 4—5. На весеннихъ маякахъ, стоящихъ по правой сторонѣ, ставится рѣшетчатый кругъ и какъ столбъ, такъ и кругъ окрашиваются въ сплошной красный цвѣтъ. Лѣвые же весенніе знаки имѣютъ рѣшетчатый щитъ въ видѣ трапеціи. Окрашиваются въ бѣлый цвѣтъ. Маяки и створы стали устраиваться съ 1867 года, послѣ изданія первыхъ временныхъ правилъ плаванія, до этого же года судостроители руководствовались только естественными примѣтами, напр., рынками горъ, селеніями, вѣтлами, началомъ или концомъ лѣса и пр.

Медвѣдка. 1) Телѣжка на низенькихъ массивныхъ колесикахъ, служащая для перевозки тяжестей на пристаняхъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ ихъ. 2) Медвѣдками называются короткія копани съ кокорами, употребляемыя при ремонтѣ деревянныхъ судовъ. Онѣ ставятся вмѣсто приставокъ между копанями внизъ кокорами.

Межень—періодъ времени, когда весеннее половодье окончилось и рѣка вошла въ свои берега.

Меженное русло. Меженнимъ русломъ называется ложе рѣки, когда оно находится между берегами при низкомъ уровнѣ воды (см. межень).

Межеумокъ. Такъ называются суда типа тихвинокъ, но размѣрами меньше ихъ, хотя больше *канавокъ* (см. тихвинки). Плаваютъ преимущественно по р.р., входящимъ въ составъ Маріинской системы. На межеумкахъ перевозятъ груза разнаго рода и т. к. они безпалубные, то съ грузомъ они покрываются тесомъ или рогожами. Длина ихъ бываетъ отъ 12 до 18 саж., ширина 9—10 арш., грузоподъемность при 6—7 четв. отъ 10 до 16 тысячъ пудовъ. Такелажъ состоитъ изъ 2-хъ или 3-хъ якорей 3—7—12 пуд. преимущественно пятирогихъ. Шеймы иногда бываютъ и цѣпныя, но преимущественно употребляются пеньковыя въ 25—30 саж. длины. Тонкихъ снастей бываетъ по два бѣльныхъ косяка сто-саженной длины 3-хъ пудоваго вѣса. Суда эти служатъ 6—7 водъ.

Мелководье. Началомъ мелководья называется состояніе воды, при которомъ наибольшая глубина: а) на Волгѣ на перекатахъ ниже Н.-Новгорода—12 четвертей, между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ—10 четвертей, между Тверью и Рыбинскомъ—4 четверти; б) на Камѣ—12 четвертей; в) на Окѣ отъ г. Калуги до устья р. Москвы—5 четвертей, отъ устья р. Москвы до Рязани—7 четвертей и отъ г. Рязани до Н.-Новгорода—9 четвертей; г) на Сурѣ—3 четв., д) на Вяткѣ отъ г. Вятки до Кукарки—5 четвертей и отъ Кукарки до устья—8 четвертей; е) на Бѣлой—8 четвертей (см. правила плаванія § 66-й).

Мель. Мелью вообще называется мелкое на рѣкѣ мѣсто, которое можно встрѣтить на каждой рѣкѣ. Мели на рѣкахъ появляются послѣ спада весенникъ водъ и образуются вслѣдствіе размыва теченіемъ рѣки песчано-глинистыхъ и легко поддающихся разрушенію береговъ, отчего и происходятъ обвалы (см. обвалы) съ нихъ земляныхъ частицъ въ рѣку. Кромѣ того, масса земляныхъ частицъ спускается въ рѣку съ горныхъ береговъ во время атмосферныхъ осадковъ и при таяніи снѣговъ весною и выносится мелкими ручейками. Эта муть, смѣшанная въ водѣ съ песчаными и глинистыми частицами отлагается въ руслѣ рѣки и тѣмъ засоряетъ ее. Слѣдствіемъ отложенія этихъ наносовъ (аллювія) появляются мели, перекаты и розсыпи (см. розсыпи).

Мертвецъ. Такъ называется на волжскомъ бассейнѣ бревно, врытое горизонтально въ землю аршина на 2—3. За него чалится косякъ, идущій на судно. Мертвецъ засыпается землей и утрамбовывается. Такой способъ учалки считается самой надежной и почти всегда употребляется при ледоходахъ.

Мертвый якорь—большой якорь съ желѣзною цѣпью, брошенный однажды въ воду и никогда оттуда не вынимаемый. За цѣпь якоря привязывается снасть съ буйкомъ. Мертвый якорь служитъ для останавливающихся на этомъ мѣстѣ судовъ, которыя причаливаются за цѣпь такого якоря.

Миндашныя дрова. Такъ называются дрова плохого качества—ситовыя, гниловатыя и т. п.

Мидель-шпангоутъ—самый широкій шпангоутъ, ставящійся по срединѣ судна (см. шпангоутъ).

Мирится. Когда рыскнувшее на буксирѣ судно въ какую-либо сторону начинаетъ направляться за пароходомъ, говорятъ: мирится, т. е. судно входитъ въ прямое положеніе за пароходомъ.

Модель—образецъ или видъ. Судно или какая-либо часть его, сдѣланная для наглядности въ уменьшенномъ видѣ въ нѣсколько разъ (судовыя модели). Модели, изготовляемыя для отливки чугунныхъ вещей, кнехтовъ, мушекъ и пр., дѣлаются въ натуральную величину.

Мокшаны. Суда этого типа появились, когда еще не было ни пароходовъ, ни желѣзныхъ дорогъ. Суда эти по перевозкѣ хлѣба съ моршанскихъ пристаней до Рыбинска занимали первое мѣсто. Первоначально они строились на рѣкѣ Мокшѣ, отъ которой и получили свое названіе, а затѣмъ ихъ начали строить и въ другихъ мѣстахъ на рѣкѣ Окѣ. Мокшаны строились изъ сосноваго и елеваго лѣса, имѣли тупые носъ и корму, съ отвѣсными штевнями и бортами; днищевая обшивка съ копанями крѣпилась нагелями, стыки желѣзными гвоздями, бортовая обшивка съ копанью также желѣзными гвоздями; продольнымъ крѣпленіемъ служили кильсоны, расположенные по длинѣ судна въ три ряда—одинъ средній и два боковыхъ; бортовая обшивка дѣлалась довольно

прочно, а по срединѣ высоты судна для большей крѣпости клались баргоуты въ 3—4 ряда, крыша дѣлалась тесовая на два ската отъ средины къ бортамъ, по послѣднимъ настилалась ходовая площадка во всю длину судна, обнесенная перилами—порусками (см. поруски). При сплавѣ вмѣсто руля мокшаны управлялись двумя потесями—съ носа и кормы, наз. иначе поносными (см. поносныя) въ видѣ большихъ веселъ 7—8 саж., т. е. бревна съ придѣланными къ ихъ вершинамъ лопастями (см. лопасти). Мокшаны размѣрами строились отъ 15 до 40 саженъ длиною, отъ 4-хъ до 6 саженъ шириною и высотою бортовъ отъ 14 до 16 четвертей. На носу мокшанъ ставились два огнива, а на кормѣ одно, которыя свѣшивались за борта судна на одинаковую ширину. По срединѣ судна устраивалась казенка—довольно красивая каюта, раздѣлявшаяся на два помѣщенія: одно для жилья хозяина или довѣреннаго, а другая для лоцмана и водолива. Сзади казенки устраивались т. наз. кресла (см. кресло) для лоцмана, съ котораго онъ слѣдилъ за ходомъ судна и отдавалъ приказанія судорабочимъ. Вообще мокшаны строились довольно прочно и чисто, служили 7—10 лѣтъ и стоили они тогда отъ двухъ до пяти тысячъ рублей. Груза мокшаны поднимали отъ 18000 до 54000 пудовъ, при осадкѣ въ водѣ 9—12 четвертей. Вооруженіе мокшанъ (т. е. припасы) было весьма сложное и въ большомъ количествѣ, т. к. при сплавѣ весною по Цнѣ и Мокшѣ употреблялись рысковые канаты и якоря, а для хода по Волгѣ сплавные припасы замѣняли ходовыми. По возвращеніи мокшанъ изъ Рыбинска въ Нижній всѣ ходовые припасы оставляли и взамѣнъ ихъ брали сплавные—для будущей весны, что дѣлалось изъ года въ годъ. Украшеніемъ мокшанъ являлись вырѣзанныя на переднихъ огнивахъ слова, обозначающія годъ постройки судна, фамилію владѣльца и проч., а на скулахъ (см. плечи) носовой части писались художникомъ, напр., глаза коня и проч. Мокшаны имѣли довольно большія (6×6 арш.) изъ шелковой или другой матеріи флаги съ вышитыми на нихъ разными птицами или пейзажами. Флаги эти оцѣнивались въ 300—400 рублей, на каждомъ мокшанѣ имѣлось 3—4 разныхъ флага и лента шерстяной матеріи. Всѣ флаги поднимались обыкновенно въ торжественные или праздничные дни, а также при отправленіи и прибытіи судна къ пристани или когда проходили мимо большихъ городовъ. Для поднятія флаговъ устанавливались флагштоки или поддеревки (названіе мачты) одинъ на носу у огнивъ, а другой у казенки съ перекинутой между ними тонкой снастью (легость), къ которой и прикрѣплялись флаги, а на флагштокахъ, на стержняхъ прикрѣплялись разныя фигуры: конь, рыба или что-либо другое, наприм, изображеніе Михаила Архангела съ трубой или Георгія на конѣ.

Судоходство на рѣкѣ Цнѣ возникло приблизительно въ концѣ XVII и началѣ XVIII столѣтія. Періодомъ наибольшаго развитія цнинскаго судоходства слѣдуетъ считать сороковые и пятидесятые годы прошлаго столѣтія, когда съ моршанскихъ пристаней р. Цны сплавлялось съ хлѣбнымъ грузомъ (въ томъ числѣ и саломъ) отъ 800 до 900 судовъ, перевозившихъ до девяти съ половиной милліоновъ пудовъ груза. Въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія съ открытіемъ движенія на Ряжско-Моршанской и Тамбово-Козловской желѣзныхъ дорогахъ, значеніе г. Моршанска и весенній сплавъ по р. Цнѣ сталъ падать. Характеръ хлѣбной торговли видоизмѣнился и перешелъ на ближайшія къ хлѣбороднымъ центрамъ желѣзно-дорожныя станціи. Желѣзныя дороги, изрѣзавшія Тамбовскій край и нанесшія цнинскому судоходству тяжелые удары, слѣд.: Ряжско-Моршанская (открытая въ 1867 году), Козловско-Тамбовская въ 1869 году, Тамбовско-Саратовская въ 1870 г. и Моршанско-

Сызранская въ 1872 г. (изъ извѣстій Императорскаго Московскаго Инженернаго училища за 1912 г. Часть II, выпускъ VI. С. А. Рейхманъ). Такимъ образомъ въ 1870 году судоходство по р. Цнѣ сократилось на половину, въ 1875 году оставалось около 400 судовъ и количество это постепенно съ каждымъ годомъ сокращалось. Въ неурожайный 1891 годъ и притомъ при маловодной веснѣ, повлекшей за собою паузки, весенній караванъ сплавомъ сильно запоздалъ, многие поставщики разорились и суда у нихъ кладчики отобрали. Съ этого времени цнинское судоходство потеряло все свое прежнее значеніе и отошло въ область преданія.

Въ настоящее время съ моршанскихъ пристаней сплавляется около 20 небольшихъ мокшанниковъ до попутныхъ пристаней на рѣкѣ Окѣ.

Рис. 15. Мокшанъ.

О старинномъ сплавѣ мокшанскаго каравана по р.р. Цнѣ и Мокшѣ осталось много любопытнаго и интереснаго. Рабочіе-бурлаки, обыкновенно нанятые зимою, являлись на зимующія суда раннею весною, потому что они обязаны были осмолить и вооружить судно, а затѣмъ и погрузить въ него назначенное количество клади. Сплавъ начинался раннею весною сейчасъ же послѣ прохода льда на рѣкѣ. Для наблюденія за правильнымъ сплавомъ судовъ по р. Цнѣ избиралась изъ судопромышленниковъ депутація. (Для депутацій въ 1816 году изданъ былъ законъ о моршанской судоходной дистанціи, установленной въ помощь начальнику судоходной дистанціи, а также для соблюденія взаимныхъ между промышленниками пользъ въ отправленіи торга, въ наймѣ судовъ и рабочихъ людей). На обязанность депутатовъ возлагалось сопровождать весенній караванъ по р. Цнѣ, такъ какъ, по изданнымъ правиламъ для сплава судовъ по этой рѣкѣ, ни одно большое судно не имѣло право обходить другое, впредь его идущее, до тѣхъ поръ, пока весь караванъ мокшановъ не выплыветъ изъ р. Цны до устья. Исключеніе дѣлалось только для судовъ типа кладнушекъ (т. называемые „обгонки"), коимъ разрѣшалось безостановочно обходить всѣ большія суда (см. обгонки). Депутація во главѣ съ начальникомъ дистанціи отправлялась вмѣстѣ съ отплываемыми отъ пристаней судами въ особой приспособленной для нихъ косной лодкѣ. Если какое-либо изъ судовъ во время сплава потерпитъ аварію, т. е. сядетъ на мель или отъ удара о берегъ окажется водотечнымъ, то на немъ выкидывался чёрный флагъ. По этому сигналу всѣ суда, плывущія по близости къ потерпѣвшему аварію судну, останавливались, рабочіе съ нихъ ѣхали къ аварійному судну и помогали

ему безъ особой платы. Если спасти судно было невозможно, его оставляли, рабочіе уѣзжали на свои суда и продолжали путь. Сплавъ судовъ особенно въ большую весеннюю воду въ крутыхъ колѣнахъ и извилинахъ рѣки былъ затруднителенъ и требовалъ отъ сплавщиковъ-лоцмановъ полнаго знанія своего дѣла и при томъ крайней осторожности. О значительности судоходства можно судить по тѣмъ мѣрамъ, какія принимались для улучшенія условій весенняго сплава судовъ: въ нѣкоторыхъ мѣстахъ извилины на р. Цнѣ спрямлялись, дѣлались проколы, Корельскій каналъ, Шаморговскій, перекопы у деревни Рыси и др. Нѣкоторые прокопы впослѣдствіи обратились въ русло рѣки. Суда по р. Цнѣ спускались кормою внизъ, управлялись поносными—потесями, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ прибѣгали и къ рысковымъ якорямъ (см. рыскъ).

Рабочихъ-бурлаковъ на малыхъ мокшанахъ было отъ 70 до 80 чел., на большихъ отъ 150 до 180 человѣкъ, всѣ они были ягутки Тамбовской и Рязанской губерніи; водоливовъ было по одному, а на большихъ по два. Лоцманъ одинъ. Рабочимъ платили за путину съ моршанскихъ пристаней до Рыбинска отъ 8 руб. 50 коп. до 12 рублей на человѣка на своихъ харчахъ, причемъ зимою при подрядѣ выдавалась половина рядной цѣны въ задатокъ, а остальная половина оставалась въ харчи на всю путину. Всѣ бурлаки помѣщались на товарѣ въ трюмѣ судна, такъ какъ особыхъ помѣщеній для ихъ жилья на суднѣ не дѣлалось. Кухни на этихъ судахъ не было, вмѣсто нея устраивали на кормѣ очагъ (см. очагъ), на которомъ приготовлялась пища. По сплавѣ мокшановъ въ Нижній, для хода къ Рыбинску бурлаковъ нанимали добавочныхъ 30—50 человѣкъ на судно. Имъ платили также за путину отъ Нижняго до Рыбинска отъ 4 руб. 50 коп. до 5 руб. и даже до 7 рублей на человѣка и на хозяйскихъ харчахъ. Лоцманамъ платили отъ 85 до 100 руб. на малыхъ мокшанахъ и 130—150 руб. на большихъ, водоливы большею частію были т. наз. лѣтніе, т. е. съ марта по ноябрь мѣсяцъ и получали жалованье 180—220 руб. за все время навигаціи на хозяйскихъ харчахъ. Какъ лоцмана, такъ и водоливы питались изъ одного котла вмѣстѣ съ бурлаками. Провизія была въ то время дешевая и ее заготовлялъ хозяинъ на всю путину до Рыбинска. Вотъ, напримѣръ, какія были цѣны пищевымъ продуктамъ: мясо 70—80 коп. пудъ*), масло скоромное 4—5 р. пудъ, постное 1 р. 20 к.—1 р. 80 к. пудъ, пшено 1 р. 80 к.—2 р. 50 к. за четверть въ 8 мѣръ, т. е. 20—30 к. пудъ, мука ржаная за куль въ 9 пудовъ 2 р.—3 руб. Хлѣбъ пекли въ особыхъ въ то время существовавшихъ хлѣбопекарняхъ; хозяева судовъ отдавали въ нихъ муку и платили за выпечку хлѣба 40 - 60 к. съ куля за 9 пудовъ (отъ 4 до 8 к. съ пуда), причемъ изъ куля въ 9 п. выходило печенаго хлѣба 13—14 пудовъ, т. е каждый пудъ муки давалъ припеку въ 20—25 фун. Такимъ образомъ ржаной хлѣбъ стоилъ въ среднемъ около 20 к. пудъ. Водка была также дешевая—отъ 80 к. до 1 р. 50 к. ведро. Водку на большіе мокшаны брали бочками, ведеръ по 40 на всю путину. Суда находились въ плаву по р. Цнѣ (разстояніе 180 верстъ) отъ 8 до 12 дней и рѣкою Мокшею 48 верстъ до устья Оки 5—8 сутокъ. Суда шли очень долго по той причинѣ, что разливъ рѣки при сліяніи Мокши съ Окою бываетъ очень большой и всѣ низменности заливаются водою на далекое разстояніе, вслѣдствіе чего съ р. Оки дѣлается подпоръ воды въ Мокшу. Поэтому предъ устьемъ въ рѣкѣ Мокшѣ вода дѣлается тихая, а иногда почти что стоячая, мокшаны, попавшіе въ это мѣсто, принуждены выводиться изъ этого тиховодья подачами

*) Мясо солили въ чанахъ до 100 и болѣе пудовъ на судно.

вплоть до рѣки Оки. Кромѣ того много препятствовали сплаву и вѣтра. Выбравшись на Оку, мокшаны плыли уже свободнѣе и на веслахъ, имѣвшихъ на каждомъ борту отъ 50 до 80. Все разстояніе отъ устья Мокши (Пятницкій яръ) до Нижняго сколо 330 верстъ плыли 10—15 сутокъ. По прибытіи въ Нижній суда эти перевооружались, всѣ сплавные припасы съ мокшанъ складывали въ Борзовкѣ въ амбары Вяхиревыхъ и на мокшаны ставили посредствомъ крановъ большія мачты. Владѣльцами крановъ были тѣ же Вяхиревы. Все перевооруженіе занимало 4—6 сутокъ. Послѣ этой операціи мокшаны отправлялись вверхъ по Волгѣ людской тягой (лямкой), а при попутномъ вѣтрѣ поднимали паруса, и въ такомъ случаѣ шли отъ Нижняго до Рыбинска 25—30 дней, при безвѣтріи же или встрѣчномъ вѣтрѣ все разстояніе въ 455 верстъ шли около 40 дней. Такимъ образомъ отъ Моршанска весь водный путь до Рыбинска не много болѣе тысячи верстъ суда были въ пути среднимъ числомъ отъ 53 до 60 сутокъ. Не смотря на это, бурлаки иногда проѣдали всѣ оставленныя въ харчи деньги и ихъ тогда хозяинъ кормилъ со своего счета. За доставку хлѣбнаго груза поставщики брали отъ моршанскихъ пристаней: Печины, Чернево, Ялтоновское, Темяшево, Новоселки, Раково и Березово (ниже Моршанска) въ 25—30—50 и до 80 верстъ—85 коп., 1 р. 10 к., 1 р.20 к.и 1 р.40 к. съ куля девяти пудоваго вѣса. Фрахтовыя цѣны состояли въ зависимости отъ урожая и сбора хлѣба и друг. причинъ. Изъ Рыбинска мокшаны послѣ выгрузки отправлялись порожними сплавомъ, для чего нанимали человѣкъ 8—10 рабочихъ и платили имъ за путину до Нижняго 8 рублей, а иногда и по 10 руб. на своихъ харчахъ. Лоцмановъ при обратномъ пути замѣняли водоливы. По прибытіи мокшановъ обратно изъ Рыбинска въ Нижній они грузились желѣзомъ, солью, мочаломъ и прочими ярмарочными грузами. Грузили не болѣе 10—15 тысячъ пудовъ по цѣнѣ: желѣзо 15 коп. съ пуда, соль—10 коп, прочіе товары 20 коп., а за ярмарочные 25—30 коп. съ пуда. Въ Борзовкѣ мокшаны также, какъ и весною, перемѣняли припасы (см. припасы): волжскіе оставляли, а сплавные (гребы, рысковые косяки и прочее) брали съ собой. Мачты большія снимали, а вмѣсто нихъ ставили легкія однодеревки. Изъ Нижняго мокшаны отправлялись конною тягою до мѣстъ своего назначенія, причемъ всѣ суда моршанскаго каравана должны были прибыть къ устью Цны къ 15-му сентября; коноводамъ (см. коноводы) платили отъ 50 до 57 руб. на пару лошадей; на большіе мокшаны полагалось 10—12 лошадей, а на малые 6—8 лошадей. Срокъ входа въ рѣку Цну обусловливался тѣмъ, что р. Цна очень мелководна, имѣетъ глубину на перекатахъ 8—10 вершковъ, а мокшаны идутъ осадкою 12—14 вершковъ, то для взводки мокшанскаго каравана, согласно инструкціи начальника моршанской судоходной дистанціи и съ изданіемъ закона 1809—1816 г. ст. 426—474 устава путей сообщенія, вмѣнялось въ обязанность: а) для воспособленія весеннему сплаву, содержатели мельницъ на рѣкѣ Цнѣ не имѣли права весною задерживать воду, пока суда не пройдутъ опасныхъ мѣстъ, б) для обезпеченія взвода каравана судовъ осенью къ моршанской пристани установленъ обязательный спускъ воды со всѣхъ мельничныхъ запрудъ на рѣкѣ Цнѣ и ея притокахъ въ 50 верстномъ разстояніи въ періодъ времени съ 20 сентября по 15 октября, каковой спускъ долженъ производиться съ разсчетомъ полученія на меляхъ прибыли воды отъ 8 до 10 вершковъ противъ меженняго уровня. Установлены были подробныя правила распорядка при отвалѣ и движеніи судовъ какъ весною, такъ и осенью и въ дѣло завѣдыванія цнинскимъ водянымъ путемъ введенъ былъ общественный элементъ въ лицѣ мѣстныхъ судо-

ходцевъ, образующихъ моршанскую депутацію. Депутаты получали только на проѣзды по 50 рублей. На вознагражденіе проѣздныхъ депутатамъ и другіе расходы по сплаву судовъ взимался сборъ съ грузовъ, отправляемыхъ съ моршанскихъ пристаней, по 1 коп. съ куля хлѣба 9-ти пудоваго вѣса. Изъ Моршанска отправлялось сотни тысячъ пуд. хлѣба въ Москву—хлѣбъ въ зимнее время свозился на подводахъ къ пристани Шилово на р. Окѣ, а весною грузился въ барки-гусянки въ количествѣ до 600 тысячъ четвертей и доставлялся въ этихъ судахъ въ Москву. Теперь миновало то золотое время, когда рѣка Цна играла видную роль, какъ водный путь передвиженія большого количества хлѣбнаго груза, вмѣстѣ съ тѣмъ пала и Моршанская пристань, а вмѣстѣ съ ними сошли со сцены и старинные судовладѣльцы и судопромышленники.

Молемъ. Такъ называется сплавъ лѣса по одному бревну, не счаливая ихъ между собой. Сплавъ лѣса и дровъ молемъ производится только по маленькимъ рѣчкамъ, которыя въ межень очень мелководны, а нѣкоторыя даже пересыхаютъ. За невозможностью, вслѣдствіе узкости, кривизны и мелководности сплавлять лѣсъ и дрова на судахъ или въ плотахъ, сплавляютъ ихъ молемъ. Для того, чтобы лѣсъ въ кривыхъ колѣнахъ не грудился, по всему протяженію (даже верстъ до 200) въ такихъ мѣстахъ ставятся рабочіе съ шестами, которые отталкиваютъ остановившіяся бревна. Иногда случается, что лѣсъ, не смотря на усилія рабочихъ „разобрать", грудится, образовывая плотину, задерживая воду и повышая ея уровень иногда на значительную высоту; затѣмъ этотъ лѣсъ въ заключеніе не выдерживаетъ напора воды, прорывается и несется водой дальше. При устьѣ, а иногда при выплывѣ, нѣсколько выше устья такой рѣчки, для того, чтобы лѣсъ сгруппировать въ плоты или выкатать на берегъ, устраиваются запруды изъ бревенъ. Нѣсколько штукъ бревенъ, счаленныхъ концами между собой цѣпями образуютъ запруду, одинъ конецъ которой учаливается на берегу, а другой въ стрежень рѣки на якоряхъ, образуя длинную и узкую плотину.

Морковь. Конецъ какой-либо снасти, оплетенный на конусъ для того, чтобы не могъ распуститься или раскрутиться.

Морозобой или **морозовикъ**. Трещины, идущія во всю длину древеснаго ствола по наружной его сторонѣ, образующіяся отъ сильнаго мороза. Такой лѣсъ при судостроеніи бракуется.

Моряна (см. вѣтеръ)

Мостикъ—иначе называется трапъ. Помостъ, перекинутый надъ палубой съ одного кожуха на другой на буксирныхъ пароходахъ. На срединѣ мостика устанавливается въ рубкѣ штурвалъ (рулевой приводъ). На пассажирскихъ двухъ-палубныхъ пароходахъ мостикомъ называютъ помостъ, находящійся надъ кожухомъ колеса, наравнѣ со 2-й палубой. Штурвалъ же устанавливается въ рубкѣ по срединѣ верхней палубы противъ мостиковъ.

Мостки—то-же, что и сходни. Устраиваются мостки для перехода людей, погрузки и выгрузки товаровъ съ дебаркадеровъ на берегъ. Они дѣлаются изъ двухъ длинномѣрныхъ бревенъ, наз. мостковыми концами, саж. 6—7, положенныхъ параллельно другъ другу на разстояніи 1—2 саж., одинъ конецъ которыхъ находится на дебаркадерѣ, а другой перекинутъ на берегъ. Перпендикулярно къ нимъ снизу прикрѣпляются снастями круглыя верш. въ 3 толщиной жерди, наз. подвязи, на нихъ уже настилается тесъ. На баржахъ имѣется вмѣсто жердей нѣсколько квадратныхъ брусьевъ, наз. рѣшеткой, въ концѣ которыхъ продернута снасть $1^1/_2$ дюйма толщиной и эта рѣшетка не подвязывается, а накладывается по-

верхъ мостковыхъ концовъ. Тамъ, гдѣ берегъ отмелый и дебаркадеръ не можетъ стоять близко къ берегу и концовъ не хватаетъ, ихъ удлиняютъ, ставятъ сабаны подъ концы первой пары, кладутъ вторую пару, однимъ концомъ на сабанъ, а другимъ на берегъ, если ихъ хватитъ; а если нѣтъ, то черезъ сабаны такимъ же порядкомъ кладутъ еще пару концовъ до тѣхъ поръ, пока не будетъ соединенъ сабанъ съ берегомъ. Иногда вмѣсто сабановъ кладутъ клѣтку лѣса. Такое устройство мостковъ устойчивѣй и прочнѣй. Если концы длинныя, но тонки, то устраиваютъ такъ наз. стрѣлы (см. стрѣла).

Мосты—сооруженія для переправы чрезъ рѣки. Мосты бываютъ постоянные, когда сообщеніе по нимъ не прерывается, и подвижные или временные, когда оно прерывается въ интересахъ судоходства. Плавучіе мосты имѣются и на такихъ большихъ рѣкахъ, какъ Ока, гдѣ находится наплавной мостъ у гор. Рязани. Такой-же мостъ находится на Окѣ у гор. Касимова и на Москвѣ рѣкѣ. Мосты эти разводятся для прохода судовъ по первому требованію, какъ днемъ, такъ и ночью, а у Рязани мостъ разводится для прохода судовъ въ опредѣленные часы. Желѣзнодорожные мосты, какъ постоянныя сооруженія, держатся на каменныхъ столбахъ; высота ихъ надъ рѣкою отъ самаго низкаго горизонта воды до низа фермы шесть саженъ, что позволяетъ въ указанные мостовые пролеты проходить весною въ самую высокую воду самымъ большимъ

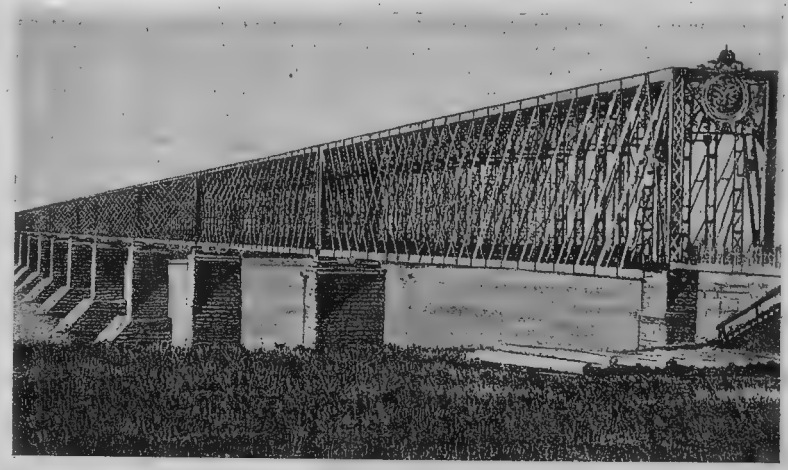


Рис. 16. Александровскій Сызранскій мостъ.

волжскимъ судамъ. Такіе мосты построены: 1) чрезъ рѣку Волгу верстахъ въ 12 выше Сызрани Сызрано-Вяземской ж. д. въ 1876—1877 г., въ царствованіе Императора Александра II-го и названъ Александровскимъ;

2) желѣзно-дорожный мостъ чрезъ р. Волгу выше Казани въ 33-хъ верстахъ, у с. Вязовыхъ; постройка его начата была въ 1910 году въ царствованіе Императора Николая II-го, Московско Казанской ж. д., окончена въ 1913 году и мостъ наименованъ Романовскимъ—въ память 300-лѣтія царствованія дома Романовыхъ;

3) желѣзно-дорожный мостъ чрезъ Волгу у гор. Ярославля Московско-Ярославской и Вологодской желѣзныхъ дорогъ наименованъ Нико-

лаевскимъ, т. к. мостъ этотъ сооруженъ въ царствованіе Императора Николая II-го;

4) желѣзно-дорожный мостъ сооруженъ Московско-Казанской ж. д. чрезъ рѣку Оку у города Мурома и открытъ для движенія по нему поѣздовъ 2-го сентября 1912 года;

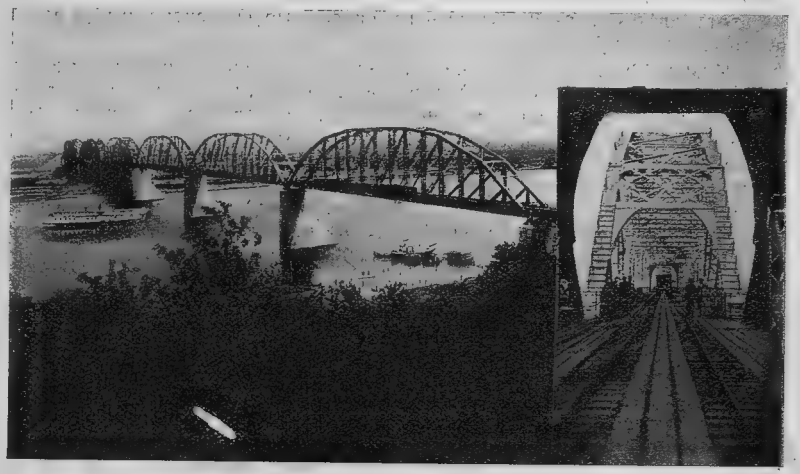


Рис. 17. Мостъ въ Муромѣ.

5) желѣзно-дорожный мостъ чрезъ рѣку Каму у города Перми Сѣверн. ж. д.

Проектируется постройка желѣзно-дорожнаго моста чрезъ р. Волгу у гор. Саратова. Сооруженіе такихъ грандіозныхъ мостовъ и чрезъ такія большія рѣки, какъ Волга, Кама и Ока, на которыхъ движеніе судовъ и плотовъ громадно, представляетъ большое затрудненіе при проходѣ судовъ въ мостовые пролеты, нерѣдко происходятъ аваріи съ судами, чрезъ что судоходство терпитъ не малые убытки, не говоря уже о томъ, что буксирные пароходы съ полными возами проходить не имѣютъ права, вслѣдствіе чего они караваны свои обязаны проводить подъ мостъ въ расчалку, задерживаются иногда вѣтрами и темными ночами, когда проходить въ мостъ бываетъ невозможно, происходитъ большая потеря времени на перечалку судовъ и судохозяева терпятъ убытки, въ силу же изданныхъ министерствомъ п. с. правилъ прохода судовъ и плотовъ подъ желѣзнодорожными мостами обязаны подчиняться, (см. правила плаванія собр. узак. и распор. правит. 1908 года № 92 ст. 636).

Въ 1913 году приступлено къ постройкѣ ж. д.моста чрезъ Волгу у гор. Симбирска. У г. Н.-Новгорода производятся изысканія для постройки грандіознаго желѣзнодорожнаго моста чрезъ р. Оку.

Мочка – распущенный конецъ какого-либо каната, вслѣдствіе долгаго употребленія, если таковой не былъ раньше заплетенъ въ морковь.

Мстерычи (см. расшива).

Мура. Такъ наз. холодное кушанье, употребляемое прежде на парусныхъ судахъ и коноводныхъ машинахъ. Мура употреблялась бурлаками какъ приватное кушанье во время между обѣдомъ и ужиномъ, а иногда

до горячаго утренняго завтрака. Мура приготовлялась такимъ образомъ: крошили ржаной хлѣбъ мелкими кусками, складывали его въ чашки, слегка намасливали постнымъ масломъ, посоливши, все это встряхивали въ чашкѣ, а затѣмъ наливали въ этотъ хлѣбъ холодную изъ рѣки воду и хлебали. Кромѣ того во время завтрака, обѣда и ужина мура приготовлялась и горячая—также хлѣбъ накрашивали въ чашки, вливали въ этотъ хлѣбъ горячій бульонъ въ скоромные дни скоромный, а въ постные—постный.

Мурья. Мурьей прежде на старинныхъ судахъ (расшивахъ, мокшанахъ и др. палубныхъ судахъ) называли „трюмъ", гдѣ помѣщался грузъ. Но такъ какъ прежде на старинныхъ судахъ находилось рабочихъ—бурлаковъ до 120 человѣкъ, то особыхъ для рабочихъ помѣщеній на палубѣ не было и всѣ люди размѣщались въ трюмѣ на товарахъ, т. е. въ мурьѣ. Когда приходилось вызывать рабочихъ послѣ отдыха на работу, старшій на суднѣ подходилъ къ люку (см. люкъ) и кричалъ съ палубы: „эй, мурейники, вставайте и вылѣзайте на работу".

Мушки. 1) Небольшая деревянная пластина изъ березы или дуба длиною до 14 дюйм., шириною до 3 дюйм. и вышиною 6 дюйм. На концахъ пластины дѣлается вырубка длиною дюйма 4—5 и представляетъ собою нѣчто въ родѣ отлогихъ роговъ. Мушки ставятся на планширѣ (см. планширь) и крѣпятся къ нему желѣзными гвоздями. Мушки служатъ для закрѣпленія какой-либо снасти, наприм. парусныхъ шкотъ, правилъ и проч. 2) Мушки дѣлаются одинарныя съ однимъ только рогомъ, ставятся на палубѣ у грузовыхъ люковъ, для спуска въ трюмъ товаровъ посредствомъ тонкой снасти, которая крѣпится за нее. 3) Мушки дѣлаются изъ небольшого березоваго куска дерева, причемъ на срединѣ ея вырѣзывается въ половину толщины отверстіе; такія мушки ставятся внизъ отверстіями у товарныхъ люковъ и крѣпятся къ палубѣ гвоздями. Въ отверстіе мушки продѣвается тонкая снасть, служащая для спуска въ трюмъ судна таръ (бочки) и 4) мушки—небольшой кусокъ дерева въ $1^1/_2$ вершка длиною, которыя прикрѣпляются къ борту судна снаружи по грузовой ватеръ-линіи. Когда баржу начнутъ распаруживать и она въ это время поднимается выше, наприм., если баржу нужно распаузить на 2 четверти, тогда отъ мушки мѣрятъ до горизонта воды, тѣмъ и опредѣляется, насколько четвертей поднялась баржа. Такой способъ приспособленія мушки относится только къ деревяннымъ судамъ.

Мушкарь. Желѣзный инструментъ—то-же, что и кувалда (см. кувалда).

Мысъ (см. рынокъ горы).

Мѣрникъ. Мѣрникомъ называется желѣзный резервуаръ цилиндрической формы, служащій для провѣрки нефти и керосина. Провѣрочные мѣрники бываютъ емкостью въ 40—50 пудовъ, а на торговыхъ судахъ отъ 500 до 1200 пудовъ и служатъ для отпуска мазута на пароходы для топлива. Мѣрниковъ на торговой баржѣ бываетъ по 2—3, они устанавливаются на палубѣ баржи; къ мѣрнику прикрѣпляется деревянная рейка съ цифровыми на ней дѣленіями, показывающими вѣсъ находящейся въ мѣрникѣ нефти въ пудахъ.

Мѣсто. Мѣстомъ называютъ ящикъ, бочку, куль, мѣшокъ, кипу, тюкъ и т. п. съ находящимися въ нихъ товарами. Наприм., при погрузкѣ въ суда товаровъ и выгрузки ихъ на берегъ или другое судно—счетъ товаровъ производится четкою мѣстъ, причемъ обращается вниманіе на укупорку тары этихъ мѣстъ. Если встрѣчается тара худая, поломанная и порванная, говорятъ, что мѣста раструнныя (см. раструнный).

Н.

Набиваетъ буксиръ или косякъ со слабины въ тугую. При буксировкѣ судовъ, когда буксиръ слабо лежитъ въ водѣ, для того, чтобы онъ отъ сильнаго рывка не порвался, его набиваютъ постепенно на самомъ тихомъ ходу (выходятъ на буксиръ).

Набираетъ. Когда на мелкихъ мѣстахъ при осеннемъ ледоходѣ ледъ останавливается, а слѣдующій за нимъ наползаетъ на него и образуетъ толстыя льдины, говорятъ: ледъ набираетъ.

Наборные шпангоуты—(см. шпангоутъ).

На бортъ (волжскій терминъ). 1) Когда нужно повернуть руль на тотъ или другой бортъ судна, говорятъ: сведи руль на правый или на лѣвый бортъ или просто: сведи руль больше на бортъ. 2) Когда требуется что-либо класть на палубу, говорятъ: клади на бортъ или грузи на борта, что означаетъ одно и то-же.

Наборъ—судовой. При постройкѣ судовъ сдѣланныя его части, собранныя для постановки, называются судовымъ наборомъ, напр., шпангоуты и др.

Навалило. Когда судно, будучи отнесено вѣтромъ или теченіемъ въ сторону отъ фарватера, попадетъ на пыжи другихъ судовъ, отмели, или къ берегу, говорятъ: „навалило" на пыжъ, яръ и проч.

Навальный вѣтеръ—вѣтеръ, дующій со стрежня поперекъ рѣки къ берегу.

Навестись на якорь, т. е. подвести судно ближе къ брошенному съ него якорю, на которомъ оно держалось на извѣстномъ отъ него разстояніи. Когда надо забуксировать стоящее на якорѣ судно и для этого поднять якорь, а суку отъ него навертывать на шпиль, то въ помощь людямъ, работающимъ на шпилѣ, пароходомъ немного работаютъ впередъ и этимъ „наводятъ" судно ближе къ якорю.

Навигація—время года, въ которое производится на рѣкахъ судоходство. Продолжительность навигаціи на рѣкахъ волжскаго бассейна зависитъ какъ отъ климатическихъ условій, такъ и отъ географическаго положенія. Наприм., *у гор. Рыбинска* въ 1877 г. Волга вскрылась 30 марта, а закрылась 14 ноября, т. е. навигація продолжалась 229 дней, въ 1893 г. Волга здѣсь вскрылась 27 апрѣля, а въ 1898 г. открылась навигація 20 апрѣля, а закрылась 7 октября, слѣдовательно продолжалась 170 дней. Продолжительность весенняго ледохода также очень различна: наприм. у Рыбинска въ 1877 г. ледоходъ продолжался 17 дней, т. к первыя подвижки льда начались 30 марта, а рѣка очистилась ото льда 16 апрѣля; въ 1906 г. первыя подвижки льда начались 1 апрѣля и рѣка очистилась ото льда 5 апрѣля, т. е. ледоходъ продолжался всего 5 дней.

У Нижняго-Новгорода самая продолжительная навигація была въ 1878 году, когда первыя подвижки льда на Волгѣ начались 26 марта, а—рѣка очистилась ото льда 5 апрѣля, причемъ весенній ледоходъ продолжался 11 дней, первое появленіе сала на рѣкѣ было 13 ноября, такимъ образомъ навигація продолжалась 222 дня. Самая же короткая навигація была въ 1898 году, когда первыя подвижки льда на рѣкѣ начались 6 апрѣля, а очистилась она 21 апрѣля, т. е ледоходъ продолжался 15 дней; первое появленіе сала на рѣкѣ было 7 октября, такимъ образомъ навигація въ этомъ году продолжалась 169 дней.

Въ 1912 году первыя подвижки льда у Н.-Новгорода на Волгѣ и Окѣ начались 31 марта, очистились рѣки ото льда 10 апрѣля, т. е. весенній ледоходъ продолжался 10 дней; первое появленіе сала на рѣкахъ было 9 октября, так. обр. навигація продолжалась въ этомъ году 180 дней. Раннее закрытіе навигаціи въ этомъ году захватило судопромышленниковъ врасплохъ, всѣ буксирные пароходы со своими караванами, разбросанные по плесамъ Волги, Камы и Оки, зазимовали въ пути слѣдованія, что принесло судопромышленникамъ большіе убытки.

У села Верхній Услонъ. Въ 1878 году первыя подвижки льда на Волгѣ начались 23 марта, рѣка очистилась ото льда 5 апрѣля, т. е. весенній ледоходъ продолжался 14 дней, первое появленіе сала на рѣкѣ 20 ноября, так. обр. навигація продолжалась 229 дней; въ 1880 году первыя подвижки льда начались 14 апрѣля, рѣка очистилась ото льда 21 апрѣля, т. е. весенній ледоходъ продолжался 8 дней; первое появленіе на рѣкѣ сала 12 октября, так. обр. навигація продолжалась 174 дня.

У гор. Самары. Первыя подвижки льда на Волгѣ въ 1878 году начались 26 марта, очистилась рѣка ото льда 8 апрѣля, т. е. ледоходъ продолжался 13 дней; первое появленіе на рѣкѣ сала 25 ноября, навигація продолжалась так. обр. 231 день. Въ 1880 г. первая подвижка льда 15 апрѣля, очистилась рѣка ото льда 24 апрѣля, т. е. ледоходъ продолжался 9 дней; первое появленіе на рѣкѣ сала 17 октября, так. обр. навигація продолжалась 176 дней.

У гор. Саратова. Первыя подвижки льда въ 1878 г. были 26 марта, рѣка очистилась ото льда 8 апрѣля, т. е. ледоходъ продолжался 13 дней, появленіе на рѣкѣ сала 1 декабря, так. обр. продолжительность навигаціи была 237 дней.

У гор. Царицына. Первая подвижка льда въ 1878 г. была 18 марта, очистилась ото льда 23 марта, т. е. ледоходъ продолжался 5 дней; первое появленіе сала на рѣкѣ 13 декабря, так. обр. навигація продолжалась 265 дней. Въ 1886 году первая подвижка льда была 27 марта, рѣка очистилась ото льда 15 апрѣля, т. е. ледоходъ продолжался 19 дней; первое появленіе на рѣкѣ сала 25 октября, так. обр. навигація продолжалась 193 дня.

У гор. Астрахани въ 1878 г. первая подвижка льда на Волгѣ была 2 марта, рѣка очистилась ото льда 15 марта, т. е. ледоходъ продолжался 13 дней; первое появленіе на рѣкѣ сала было 28 декабря, навигація такимъ образомъ продолжалась 288 дней. Въ 1896 году первыя подвижки льда были 22 марта, очистилась рѣка ото льда 30 марта, т. е. ледоходъ продолжался 8 дней, первое появленіе на рѣкѣ сала 11 ноября, так. обр. навигація продолжалась 226 дней.

Средній выводъ продолжительности навигаціи:

У Рыбинска	197	дней.
У Н.-Новгорода	194	„
У В.-Услона	198	„
У Самары	196	„
У Саратова	201	„
У Царицына	218	„
У Астрахани	257	„

Наводка бортовъ.—Наводкою бортовъ на деревянныхъ безпалубныхъ судахъ, наприм. гусянахъ, коломенкахъ, подчалкахъ и проч., называется добавленіе бортовъ этихъ судовъ въ высоту новой ошвой, причемъ до-

бавленіе это болѣе одной сажени не дѣлается. Наводятъ борта у такихъ судовъ въ томъ случаѣ, когда суда эти для сплава въ низовья Волги весною грузятъ лѣсными матеріалами.

На выносъ (волжскій терминъ). Выраженіе это употреблялось прежде на судахъ при подниманіи изъ воды на судно якоря. Если всѣ рабочіе брались за снасть отъ якоря и говорили: беремъ на выносъ, то это значило, что якорь нужно поднять съ одного пріема безостановочно. Такія работы выполнялись всегда съ приговоромъ: „вотъ нейдетъ, вретъ— пойдетъ" и т. д. Приговоры эти на Волгѣ можно слышать и теперь.

Навѣсь—отъ слова навѣсить (см. весло).

Навѣтренная сторона, навѣтренный берегъ—та сторона по отношенію судна или тотъ берегъ, съ которыхъ дуетъ вѣтеръ; противуположная имъ сторона или берегъ будутъ подвѣтренными.

Нагель—деревянный гвоздь, служащій для скрѣпленія въ деревянныхъ судахъ нѣкоторыхъ частей. Въ судостроеніи на волжскихъ баржахъ нагели служатъ только для скрѣпленія днищевой обшивки съ копанями (шпангоуты), причемъ концы (см. „стыки") днищевыхъ досокъ крѣпятся желѣзными гвоздями. На прочихъ судахъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ нагелями крѣпятъ и бортовыя обшивки, какъ напримѣръ, на коломенкахъ, подчалкахъ и др., строящихся только на одну навигацію.

Наглухо. Когда нужно задержать какую-либо снасть, чалку и проч. на кнехтахъ (см. кнеки, кнехты), такъ чтобы снасти не сканфирились съ нихъ и не сдавали, говорятъ: заверни „наглухо" такую-то снасть, чалку и пр.

Нагрузка (то-же погрузка). Перемѣщеніе груза на судно съ берега или съ др. судна для его перевозки изъ одного пункта въ другой. Нагрузка на рѣкахъ волжскаго бассейна производится посредствомъ переноски его съ берега на судно людьми на себѣ или на тачкахъ, за исключеніемъ погрузки зернового хлѣба, который въ нѣкоторыхъ пунктахъ грузится изъ элеваторовъ посредствомъ спускныхъ трубъ. Нагрузка всякаго судна требуетъ безусловно отъ каждаго завѣдующаго ей знанія и опытности, т. к. послѣдствія неправильности погрузки отзываются на суднѣ. Въ особенности деревянныя суда, погруженныя неправильно, могутъ дать течь вслѣдствіе того, что днище, подвороты или ошва расходятся въ стыкахъ и ладахъ, что грозитъ подмочкой груза, а иногда и его потопленіемъ. Во избѣжаніе этого завѣдующій судномъ долженъ возможно внимательнѣй слѣдить за осадкой судна, обмѣривая его крюкомъ (обмѣрный крюкъ). Еще прежде нагрузки судна, нужно его тщательно осмотрѣть и приготовить къ нагрузкѣ, для чего требуется исправить помпы, заготовить, если судно идетъ подъ разный грузъ, подтовариикъ, тесъ и рогожи или брезенты, и снабдить его всѣми припасами, нужными для плаванія, и должнымъ комплектомъ людей.

Всякое судно нужно грузить на ровный киль. Дифферентъ (см. это слово) къ кормѣ судна дѣлаетъ его рыскливымъ, перегрузка носовой части дѣлаетъ его неудобнымъ при проходѣ на перекатахъ и непослушнымъ рулю при боковыхъ или попутныхъ вѣтрахъ. При погрузкѣ судна разными товарами нужно стараться, чтобы болѣе тяжелые товары были расположены въ трюмѣ по слани, ближе къ днищу судна, болѣе легкіе на верху и на палубѣ, т. к. это уменьшаетъ валкость (устойчивость) судна. Товары, подвергающіеся порчѣ отъ сырости, при погрузкѣ ихъ въ желѣзныя суда, не слѣдуетъ класть въ трюмахъ вплотную къ стѣнкамъ, т. к. онѣ даютъ отпотъ, для чего въ желѣзныхъ судахъ должна быть по стѣнкамъ дере-

вянная обшивка, отстоящая отъ стѣнокъ не менѣе какъ на 4″. На открытой же палубѣ ихъ нужно тщательно покрывать брезентомъ или рогожами. Вообще всѣ товары, грузимые на палубѣ и боящіеся подмочки, должны грузиться на подтоварникъ или тесъ. Бочки съ жидкостями и тяжеловѣсные товары, напр. жернова, машинныя части, должны грузиться на палубу, причемъ подъ бочки, жернова и валы должны подкладываться закуски (см. „закуска"), чтобы они не могли раскатиться. Тяжелыя вещи должны грузиться на толстый подтоварникъ, чтобы грузъ занималъ большую площадь прикосновенія къ палубѣ во избѣжаніе ея прогиба. Товары, какъ напр.: чай, рисъ, пшено, мука и пр., не рекомендуется грузить въ одинъ трюмъ съ товарами, имѣющими свойство издавать зловоніе, какъ то: сырыми, солеными, кожами, саломъ и др. Бочки съ виномъ, пивомъ, маслами, жиромъ и т. п. жидкостями для предохраненія ихъ выпуклостей отъ прикосновенія къ палубѣ нужно ставить на подтоварникъ втулками къ верху, иногда въ крайности ставятся и на уторы, стоймя, на попа (см. это слово). Когда бочки приходится ставить не въ одинъ рядъ въ вышину, а въ два или три яруса (на пароходахъ грузятся не больше какъ въ два ряда), то между первымъ, вторымъ и третьимъ рядами прокладываются доски (помосты или полати), чтобы верхніе ряды не касались нижнихъ. При нагрузкѣ рыбныхъ товаровъ въ бочкахъ нужно нижніе ряды ихъ ставить на утору (на попа), затѣмъ, проложивъ досками, накатывать слѣдующій рядъ, шаромъ. Если приходится въ баржѣ ставить въ три ряда, то послѣдній долженъ состоять изъ болѣе легкихъ бочекъ (напр. полутарки), чтобы не было очень сильнаго давленія на нижніе ряды. При постановкѣ бочекъ въ одинъ рядъ шаромъ подъ нихъ подкладываются закуски, чтобы бочки не раскатывались. Говоря о нагрузкѣ пароходовъ, нужно имѣть въ виду, что кромѣ груза на него грузится также топливо, которое по мѣрѣ движенія парохода расходуется и пароходъ тѣмъ мѣстомъ, гдѣ оно находится, поднимается, вслѣдствіе чего, чтобы пароходъ все время шелъ на ровный киль, требуется нагружаемымъ и выгружаемымъ въ пути грузомъ регулировать ровную осадку парохода. На всѣхъ пароходахъ нагрузка дѣлается слѣдующимъ образомъ: первоначально начинаютъ грузить въ трюма парохода по бортамъ отъ центра къ носовой и кормовой его частямъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы по бортамъ было болѣе чѣмъ по среднему кильсону, т. к. это мѣсто болѣе поддается прогибу, особенно на судахъ, имѣющихъ большую ширину. Вообще, неправильность погрузки вредно вліяетъ на каждое судно, только съ той разницей, что вредъ этотъ на желѣзныхъ судахъ отзывается впослѣдствіи, а на деревянныхъ тотчасъ же, дѣлая ихъ въ короткое время водотечными. При нагрузкѣ товаровъ слѣдуетъ обращать особенное вниманіе, чтобы тюки съ товарами, напр. мануфактура и др., переносимые грузчиками, не задѣвались крючьями за тюки, чтобы не порвать ихъ содержимаго. Бочки и ящики съ посудой, стекломъ, зеркалами и др. хрупкими предметами бросать на палубу нельзя, а нужно ставить осторожно во избѣжаніе боя. Бочки съ виномъ катить нужно осторожно, чтобы не потревожить уторъ, иначе можетъ быть утечка. Нужно обращать вниманіе на пломбу у товаровъ, у коихъ она имѣется; если же она потревожена или сорвана, то нужно это мѣсто вскрыть и провѣрить внутренность мѣста совмѣстно со сдатчикомъ товара, т. к. нерѣдко изъ такихъ мѣстъ бываютъ хищенія. При нагрузкѣ товаровъ нужно ихъ укладывать по литерамъ и маркамъ, что облегчаетъ его разборку при выгрузкѣ, кромѣ того, товары, слѣдующіе на попутныя пристани, нужно класть по порядку пристаней, не заваливая товаръ, слѣдующій на ближнія пристани, товарами дальнѣйшихъ пристаней, раскладывая ихъ съ такимъ

разсчетомъ, чтобы пароходъ всегда при выгрузкѣ имѣлъ опять ровную осадку. На пассажирскіе пароходы нѣкоторые товары, напр. керосинъ, бензинъ, спички и др., указанныя въ „Правилахъ плаванія по внутреннимъ путямъ Имперіи", къ перевозкѣ не допускаются. Погрузка въ баржи зернового хлѣба насыпью производится слѣдующимъ способомъ. Слань баржи выстилается предварительно соломой (10—15 возовъ на баржу въ 40 с. длиною), на которую кладутся рогожи, сшитыя полотнищами (слищи), рогожами же затягиваются внутри стѣны. Помпы, кнехты, ухваты и мачта обгораживаются досками въ видѣ ларя и обтягиваются также рогожами. Гайки и болты, выходящіе во внутрь баржи, обвязываются паклей или обкладываются кусками дерева. Если грузится льняное сѣмя, то застилается въ двѣ рогожи. Однимъ словомъ, трюмъ баржи долженъ представлять изъ себя прочный амбаръ, изъ котораго не могло бы произойти утечки въ копани. Если приходится грузить насыпью разнородные сорта хлѣба, то для каждаго сорта дѣлается отдѣльный отсѣкъ въ поперечномъ разрѣзѣ. Когда въ баржу грузится хлѣбный товаръ въ куляхъ или мѣшкахъ, то переборокъ не дѣлается, но застилка соломой и рогожами употребляется. Нагрузку листоваго желѣза отнюдь не допускается производить въ баржи солянки, т. к. они даютъ отпоть и желѣзо ржавѣетъ; на палубу же оно грузится во избѣжаніе подмочки на подтоварникъ и тщательно укрывается. Соль грузится въ баржи насыпью и въ куляхъ. На палубѣ она должна покрываться рогожами отъ дождя.

Нагрузка безпалубныхъ судовъ дѣлается нѣсколько иначе*). Разница эта заключается въ томъ, что товары въ такихъ судахъ близко къ бортамъ не грузятся, а между бортомъ и грузомъ оставляется пространство около аршина (такъ наз. „закоренки"); это дѣлается потому, что эти суда, имѣя слабое крѣпленіе, даютъ часто бортомъ или подворотами течь, которую легче усмотрѣть и задѣлать, когда товаръ погруженъ съ закоренками. Подъ товары подкладываются доски, а подъ болѣе цѣнные и рогожи. Сверху обязательно тщательно покрываются рогожами или брезентами.

Нагрузка системныхъ судовъ: унжаковъ, лодокъ, полулодокъ, тихвинокъ и маріинокъ, на которыхъ нѣтъ помпъ, мало разнится отъ погрузки безпалубныхъ судовъ. Такъ, на нихъ передъ погрузкой дѣлается временная крыша изъ теса конемъ. Въ трехъ или четырехъ мѣстахъ для отлива воды изъ судна, между товарами, оставляются пространства сажени три длиною и аршина два шириною, наз. „льялами".

О нагрузкѣ бѣлянъ сказано въ словѣ „бѣляна".

Для перевозки въ деревянныхъ баржахъ наливного груза въ трюмѣ ихъ устраиваются продольныя переборки по среднему и третнымъ кильсонамъ, а на баржахъ, имѣющихъ ширину больше 25 аршинъ, четыре переборки. Они дѣлаются изъ теса въ $^6/_4$ или 1 вер. толщины и во всю баржу по длинѣ; ставятся доски въ наклонномъ положеніи къ носу и кормѣ, т. наз. американской системой; высота переборокъ дѣлается подъ палубу. Поперечныхъ переборокъ дѣлается отъ 7 до 10 шт., смотря по длинѣ судна, причемъ носовая и кормовая дѣлаются совершенно непроницаемыми изъ 2-хъ вершковыхъ брусьевъ отъ днища подъ палубу и тщательно проконопачиваются. Всѣ эти переборки дѣлаются для того, чтобы грузъ не перемѣщался съ одной стороны на другую, а также служатъ и крѣпленіемъ судна. Пространство между копанями задѣлывается чеками (куски дерева), а для того, чтобы налитый продуктъ

*) Въ безпалубныя суда хлѣбъ или соль грузится не иначе, какъ въ куляхъ или мѣшкахъ, но не насыпью.

разливался по судну равномѣрно, то для этого въ переборкахъ въ низу вырубаются окна въ 2 фута въ каждой переборкѣ, наз. клинкетами; къ этимъ окнамъ устроены задвижки съ желѣзными рукоятками, выходящими на палубу. При наливѣ нефти въ баржу окна открываются, а по окончаніи нагрузки закрываются впредь до выгрузки.

Для предотвращенія зависанія пыжей (оконечностей) нужно обязательно имѣть правильно разставленные по бортамъ и на подкладинахъ ящики съ землей. При перевозкѣ въ деревянныхъ судахъ сырой нефти требуется болѣе тщательный осмотръ судна, а такъ какъ сырая нефть легче воды, то стараться при наливѣ ея дѣлать ее уровень одинаковымъ съ водой посредствомъ прибавленія на палубѣ ящиковъ съ землей. Ранѣе, такъ какъ нефть была не такъ дорога, какъ за послѣднее время, на утечку изъ Астрахани до Нижняго давалось отъ 3 до 4-хъ процентовъ, перевозка совершалась въ деревянныхъ судахъ и доставка не приносила судовладѣльцамъ убытка. Дороговизна нефти заставила перевозить ее въ желѣзныхъ судахъ. Нагрузка нефти и ея продуктовъ, какъ керосина и нефтяныхъ остатковъ, производится наливомъ, посредствомъ трубъ черезъ мѣрники. Кромѣ опредѣленія вѣса по мѣрникамъ, вѣсъ провѣряется и въ баржѣ посредствомъ наметки въ разныхъ отсѣкахъ судна, а такъ какъ каждый отсѣкъ въ баржѣ точно вымѣренъ какъ теоретически, такъ при постройкѣ и практически, то этимъ пріемщикомъ вѣсъ груза и провѣряется.

Примѣчаніе. За-границей во всѣхъ торговыхъ портахъ имѣются портовые грузовщики, занимающіеся исключительно укладкой товаровъ на грузовыхъ судахъ съ ручательствомъ за правильность нагрузки и укладки. Само собой разумѣется, что командиръ судна, како лицо отвѣтственное, обязанъ наблюдать и провѣрять дѣйствія грузовщиковъ. Мы, русскіе, въ этомъ отношеніи отстали отъ иностранцевъ, т. к. у насъ нѣтъ никакихъ спеціальныхъ руководствъ по такому важному предмету.

Надводный.—Надводнымъ наз. всякій предметъ, видимый на поверхности рѣки, напр. мели, осередки, огрудни, печины и проч.

Надѣлка производится въ тѣхъ случаяхъ, когда какой-либо предметъ на суднѣ не соотвѣтствуетъ размѣру, напр., надѣлываютъ перо руля въ высоту, если судно плохо слушается правежа рулемъ, надѣлываютъ также стеньги у баржевыхъ мачтъ, если дерево мачты коротко (см. натростокъ) и т. п.

Надѣть, напр., поданную чалку на пристани на кнехтъ съ подходящаго парохода или баржи. Говорятъ: надѣнь чалку петлей на кнехтъ и проч.

Накачка. Слово „накачка" введено въ употребленіе со времени появленія на Волгѣ нефти и означаетъ то-же, что и нагрузка судна (см. нагрузка). Первоначально накачка или перекачка съ одного судна на другое производилась ручнымъ способомъ посредствомъ баржевыхъ помпъ (см. помпы) или призматическими насосами (см. призматическій насосъ). Накачка или перекачка самобытнымъ способомъ (въ ручную) производилась весьма медленно, такъ, напр., чтобы накачать въ баржу примѣрно 100000 пудовъ нефти, требовалось нѣсколько дней. Этотъ примитивный способъ отошелъ въ область преданія и въ послѣднее время замѣненъ паромъ. Благодаря техническимъ усовершенствованіямъ какъ накачка, такъ и перекачка нефти посредствомъ паровыхъ насосовъ производится очень быстро, т. к. такіе двигатели въ состояніи накачивать и перекачивать нефть въ баржу сотни тысячъ пудовъ въ сутки. Такіе двигатели находятся въ настоящее время при складахъ на берегу

и на судахъ, называемыхъ нефтекачками (см. нефтекачка) или камеронами (см. камеронъ). Съ введеніемъ нефтяного топлива на паровыхъ судахъ, почти на всѣхъ пароходахъ имѣются камероны, дѣйствующіе паромъ отъ паровыхъ котловъ парохода. Такіе камероны оказываютъ большую услугу не только при перекачкѣ нефти изъ баржи въ баржу, но они могутъ съ большимъ успѣхомъ выкачивать воду изъ водотечныхъ судовъ при проломахъ и поврежденіяхъ ихъ. Пароходные камероны могутъ выкачивать 10—15 тысячъ ведеръ въ часъ.

Накладка. 1) Накладкою называютъ куски дерева въ видѣ пластины, которые накладываются на тѣ судовыя части, гдѣ они подвергаются порчѣ отъ разныхъ причинъ и скоро изнашиваются, наприм., планширь, залючины и проч. На эти части пришиваютъ гвоздями пластины, которыя и наз. накладками. 2) Накладкою называютъ также пластину, положенную и прикрѣпленную гвоздями на рулевой губѣ сверху, когда она слишкомъ обвисаетъ. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: надо наложить накладку на губу (см. верблюдъ).

Накладная. 1) Письменный или печатный документъ, иначе копія квитанціи. Накладная препровождается при товарѣ, отправляемаго на судахъ. Эта система принята почти во всѣхъ частныхъ коммерческихъ пароходныхъ предпріятіяхъ при перевозкѣ товаровъ по воднымъ путямъ. 2) Существуютъ еще казенныя накладныя, выдаваемыя начальникамъ дистанціи судовладѣльцамъ на погруженные въ каждое отдѣльное судно товары. Эти накладныя служатъ для статистики Министерства П. С. количества перевозимыхъ товаровъ по воднымъ путямъ Россіи. Казенныя накладныя введены на волжскомъ бассейнѣ съ 1837 года и существуютъ до настоящаго времени (см. пошлина).

На конь—волж. терм., выражающій приказъ-распоряженіе. Для того, чтобы судно шло въ кильватеръ парохода или по желаемому направленію и не уклонялось въ сторону, капитаномъ парохода или водоливомъ баржи рулевымъ, находящимся у руля, а иногда лоцманомъ своимъ штурвальнымъ отдается приказъ: сведи руля на конь, поставь на конь, держи на конѣ и т. д., т. е. руль долженъ быть поставленъ по одной линіи съ конемъ судна.

Накурокъ—то-же, что и копань (см. копань) только стволъ накурка бываетъ короче, чѣмъ у копани. Накурки въ деревянномъ судостроеніи употребляются въ разныхъ случаяхъ. При соединеніи накурки съ копанью онъ такъ и называется накуркомъ, а накурокъ, употребляемый на кницы, носитъ названіе кницы (см. кница).

Наливъ (отъ слова наливать). Наливомъ называется объемъ налитой или перекаченной въ судно нефти или другого жидкаго продукта. Отсюда выраженія: наливъ въ баржу законченъ, налито столько-то тысячъ пудовъ и проч. Способъ перевозки нефти въ судахъ наливомъ былъ впервые примѣненъ астраханскими купцами Бр. Артемьевыми на Каспійскомъ морѣ въ 1873 году. Въ виду благопріятныхъ результатовъ передѣлки морскихъ судовъ для налива нефти, въ томъ же 1873 году для доставленія нефтяныхъ остатковъ съ 9-фут. рейда ими была построена въ Царицынѣ рѣчная наливной системы баржа, а въ 1874 году подобная же баржа была ими отправлена до Нижняго-Новгорода. Видя практичность такого способа перевозки нефти, имъ послѣдовали не только частные судовладѣльцы, но и пароходныя общества: „Кавказъ и Меркурій“ и О-во „Дружина“. До 1873 года нефть, нефтяные остатки и керосинъ изъ Баку до Астрахани, 9-фут. рейда и Волгою перевозились въ судахъ, нагруженныхъ въ бочкахъ, нагрузка и выгрузка которыхъ, помимо значительной стоимости ихъ, требовала большихъ денежныхъ

средствъ, такъ какъ за нагрузку одной бочки платилось 60 коп., и вела къ значительной потери времени. Кромѣ этого перевозка такихъ громоздкихъ и неудобныхъ предметовъ, какъ бочки, требовала крайней осторожности въ нагрузкѣ ихъ, не говоря уже про то, что судно не могло брать большое количество груза—обстоятельство, имѣвшее значеніе на возвышеніе цѣнъ фрахта. Кромѣ того, изъ бочекъ происходила большая утечка продукта и доставщики за утекшую изъ бочекъ нефть и керосинъ уплачивали товаро-владѣльцамъ за недостающее количество иногда крупныя суммы.

На лѣвый. Напр.: сведи руля на лѣвый бортъ или гни больше на лѣвый бортъ. Эти выраженія являются командой старшаго лица на суднѣ, отдаваемой стоящимъ у руля людямъ (см. руль).

Налѣпышъ. Налѣпышемъ наз. нетолстая деревянная пластина, которая дѣлается соотвѣтственно размѣру прогнившей части приставки или накурка, когда эти послѣдніе при ремонтѣ старыхъ баржей и при замѣнѣ новой ошвы оказываются частью сгнившими. Въ этихъ случаяхъ гнилыя части вырубаютъ или оттесываютъ и на эту вырубленную часть ставится пластина, которую и называютъ налѣпышемъ. Дѣлается это обыкновенно вслѣдствіе экономіи въ ремонтѣ судовъ, для того, чтобы не перемѣнять цѣликомъ приставку или накурокъ (см. накурокъ и приставка).

Наметка. Наметкою наз. тонкій длинный деревянный шестъ отъ 6 до 10 аршинъ длины. Съ одного конца его (вершины) намѣчены черной и бѣлой красками дѣленія, которыя располагаются слѣд. образ.: съ вершины наметка окрашивается по длинѣ на 5 фут. черной краской, шестой футъ окрашивается въ бѣлый цвѣтъ, седьмой въ черный и такъ далѣе, при каждомъ дѣленіи ставятся цифры, начиная съ шестого фута: 6, 7, 8 и т. д. Самая длинная наметка имѣетъ дѣленій до 12 футъ или 24 четверти. Для болѣе удобнаго счета футы намѣчаются не 12-ти дюймовые, какъ бы слѣдовало, а 14-ти дюйм., т. е. 8 вершк. или $^1/_2$-аршинные. Такія наметки употребляются при измѣреніи глубины въ весеннее время; въ межень наметки употребляются нѣсколько короче съ меньшимъ числомъ дѣленій и является вообще необходимымъ предметомъ на судахъ. Выше дѣленій наметка окрашивается въ черный цвѣтъ и на концѣ имѣетъ небольшую вырубку для того, чтобы она не выскальзывала изъ руки наметчика (см. наметчикъ). Въ меженнее время на Окѣ и въ верховьяхъ Волги наметки употребляются короткія—въ 4—5 арш. длины и съ дѣленіями въ $^1/_4$ аршина.

Наметчикъ—лицо, служащее на параходѣ и занимающееся наметкою. Наметчики назначаются болѣе толковые и расторопные матросы. На большихъ пассажирскихъ пароходахъ наметчики составляютъ отдѣльный штатъ изъ числа матросовъ, исполняющій свои обязанности по 2 чел. на каждую смѣну по одному; на всѣхъ же остальныхъ пароходахъ особаго штата наметчиковъ не имѣется и эту обязанность исполняютъ въ большинствѣ случаевъ лица изъ числа матросовъ, которыя и чередуются между собою посмѣнно.

Наметывай—команда, отдаваемая капитаномъ на параходѣ съ вахтеннаго мостика. Для того, чтобы команду эту слышалъ дежурный наметчикъ, на всѣхъ пассажирскихъ пароходахъ употребляютъ свистокъ: если нужно наметывать съ правой стороны, дается два самыхъ короткихъ свистка, если съ лѣвой—дается одинъ такой же короткій свистокъ, когда же нужно прекратить наметку, дается короткій свистокъ. Объ этихъ сигнализаціяхъ наметчики предупреждаются съ начала весны. На буксир-

ныхъ пароходахъ свистки не употребляются и команда выполняется по словесному распоряженію.

На мѣрѣ. Когда горизонтъ воды въ рѣкѣ стоитъ на одномъ уровнѣ, т. е. не прибываетъ и не убываетъ, то говорятъ, что вода стоитъ на мѣрѣ.

Нарѣзка. Нарѣзка употребляется въ деревянномъ баржевомъ судостроеніи при соединеніи нѣкоторыхъ частей деревянныхъ штукъ между собою, въ которыхъ дѣлается вырѣзка, наприм.: лыжная нарѣзывается на копани, а также баргоутъ, подтѣлины, воротовые, кильсоны, бортовое внутреннее крѣпленіе, все это нарѣзывается на копани; на коняхъ дѣлаются вырѣзки для бимсовъ; карговая съ нарѣзкою соединяется въ концахъ бимсовъ и т. п. Вырѣзки или нарѣзки въ штукахъ дѣлаются сообразно толщинѣ штукъ, въ которыхъ дѣлаются вырѣзки, но однако глубина ихъ допускается не болѣе одного-двухъ дюймовъ. Нарѣзка, вообще, служитъ лучшимъ скрѣпленіемъ или соединеніемъ судовыхъ частей.

Наплавъ или наплавокъ. Такъ называютъ небольшой кусокъ дерева длиною въ 1 саж. или немного болѣе, къ одному концу котораго причаливается нетолстая снасть, другой конецъ которой зачаливается заранѣе за предметъ, находящійся на днѣ рѣки, наприм. якоря, лота и т. п. Такимъ образомъ, наплавъ указываетъ находящійся на днѣ рѣки предметъ. Иногда до постановки бакеновъ такіе наплавки ставятся надъ утопшимъ судномъ; въ этомъ случаѣ къ концу снасти, идущей отъ наплавка, причаливается или небольшой якорь или тяжелый камень и наплавокъ служитъ указаніемъ затонувшаго судна. Въ старину, когда еще фарватеръ рѣки не обставлялся бакенами или другими предостерегательными знаками, судоходцамъ приходилось самимъ отыскивать фарватеръ на перекатѣ или другомъ мѣстѣ, и тамъ, гдѣ нужно-бы переходить на перевалахъ отъ одного берега къ другому. Чтобы пускаться чрезъ такія мѣста, судоходцы предварительно промѣряли фарватеръ и обставляли его поплавками, которые послѣ перехода убирали на судно. То-же практиковали и пароходы, а кромѣ того въ темныя ночи посылали людей въ лодкѣ иногда и съ лоцманомъ, чтобы отыскать примѣты перевала и когда его находили, то на этомъ мѣстѣ держали заженный фонарь, изрѣдка имъ махали, чѣмъ указывали дорогу каравану.

На попа. Слово фигуральное, придуманное рабочими. Примѣняютъ его они при разгрузкахъ судовъ тарнаго въ бочкахъ груза, который обыкновенно перекатываютъ каткомъ. Когда же бочки нужно ставить уторами къ верху, они говорятъ: ставь бочки „на попа".

Напорусокъ (см. порусокъ).

На правый. Сведи руля на правый бортъ, или гни больше на бортъ—выраженія, означающія команду, отдаваемую старшимъ на суднѣ рулевымъ (см. руль).

Насадить, наприм. окову, багоръ, упорку или рогатку на шесты, табачекъ на шестъ, пешню на пехтовище (см. окова, багоръ, упорка или рогатка, пешня, пехтовище и табачекъ).

На свой. 1) При укладкѣ товаровъ на суднѣ и на берегу для того, чтобы правильно укладывались товарныя мѣста и не могли развалиться, говорятъ: клади свой на свой. Такая укладка даетъ возможность и провѣрки товара. 2) (См. подача).

Насосъ. Это своего рода несложная и небольшая ручная машина, служащая для накачиванія или выкачиванія воды. Насосы бываютъ металлическіе и деревянные (смотри „помпа"). Воздушные ручные насосы состоятъ изъ трубы цилиндрической формы, поршня и качка съ рукоят-

кой. Насосы паровые—необходимая принадлежность каждаго парового судна.

На спай или **на спаи** есть извѣстный способъ укладки товаровъ на берегу, какъ: хлѣбъ, соль, шерсть, хлопокъ и т. п., употребляемый для того, чтобы они не разваливались. Для этого каждый верхній рядъ укладываютъ уже предыдущаго, т. е. на подобіе крыши съ конемъ (скатъ на обѣ стороны), что даетъ удобство для покрышки товара отъ дождя.

Насыпка. Насыпкою называютъ цилиндрической формы сосудъ въ видѣ нешироко кадушки, вышиною отъ 4 до 5 четвертей, въ діаметрѣ до $^1/_2$ арш. Насыпки бываютъ желѣзныя изъ листового желѣза и деревянныя изъ липоваго дерева. Насыпки употребляются при перевѣскѣ зернового хлѣба, уборкѣ его въ мѣшки и при разгрузкѣ судовъ съ насыпнымъ хлѣбомъ.

Насыпью. Насыпью называютъ погруженный хлѣбный товаръ въ какое-либо судно въ зернѣ. Насыпью грузятся суда съ пристаней волжскихъ, камскихъ и др. и доставляются въ Рыбинскъ или попутные города; пшеница большею частью насыпью доставляется съ саратовскихъ и самарскихъ пристаней на крупчатныя мукомольныя мельницы въ Казань, Нижній, Кострому и Рыбинскъ. Насыпью хлѣбъ перевозится также и въ вагонахъ по ж. д. (см. нагрузка).

Натростокъ. 1) Натросткомъ называется бревно или пластина, употребляющая для удлиненія какого-либо другого предмета, наприм., если рулевая губа мала или изломается, то къ ней придѣлываютъ нужнаго размѣра соотвѣтствущее ея размѣру бревно или пластину, которыя и называютъ натростками. 2) Если баржевая мачта коротка, то къ ней въ вершинѣ ея (стеньга) надѣлываютъ соотвѣтствующаго размѣра кусокъ дерева, который также наз. натросткомъ.

На-туго. Если какой либо канатъ-снасть при учалкѣ ослабнетъ, говорятъ: набейте такую-то снасть на-туго.

Натуралъ (см. нефть).

Нащечина. Нащечиной на Волгѣ называютъ куски досокъ, накладываемые на деревянныхъ и на нѣкоторыхъ желѣзныхъ судахъ на ошву борта съ наружной стороны тамъ, гдѣ съ борта судна выступаютъ бушприхты (носовой и кормовой), къ которымъ подвѣшиваются якоря, которые рогами (лапами, см. якорь) своими нерѣдко портятъ часть ошвы, а иногда даже и проламываютъ ее. Для предохраненія ошвы на нее накладываютъ въ 4—5 рядовъ и болѣе доски въ $1^1/_2$ вершка толщиною и длиною не болѣе одной сажени и крѣпятъ ихъ къ ошвѣ въ шпангоуты гвоздями. Такія обшивки наз. нащечинами.

Неволя. Неволей на Волгѣ называютъ средней толщины бревно длиною 4—5 саж., которое служитъ орудіемъ рычага, а иногда и вспомогательнымъ средствомъ при спускѣ судна съ берега на воду, если оно одной своей стороной попадетъ на воду, а другой засядетъ на берегу. Въ этомъ случаѣ заряжаютъ неволю и съ помощью ея стаскиваютъ засѣвшее судно. Способъ этотъ заключается въ слѣдующемъ: однимъ концомъ неволя упирается въ бортъ судна, къ другому ея концу перпендикулярно ставится рычагъ, точкою опоры котораго служитъ врытый невдалекѣ въ землю столбъ, къ которому укрѣпляется рычагъ на разстояніи не болѣе одного аршина отъ конца неволи; за другой конецъ рычага причаливается недлинный канатъ, который навертывается на особо устроенный невдалекѣ воротъ, который приводится въ дѣйствіе силою подпряженныхъ къ вороту 3 или 4 лошадей. Такимъ обра-

зомъ давленіемъ рычага на конецъ неволи судно стаскивается. Способъ этотъ употреблялся, когда еще на Волгѣ не было механическихъ приспособленій. Теперь суда стаскиваются буксиромъ парохода, къ неволѣ же прибѣгаютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ, напр. при перетаскиваніи тяжестей.

Не забираетъ. На Волгѣ и другихъ рѣкахъ это выраженіе произносятъ въ тѣхъ случаяхъ, когда опущенный (брошенный) съ судна якорь въ воду тащится по дну рѣки, не задѣвая за грунтъ и судно не можетъ остановиться на желаемомъ мѣстѣ. Говорятъ: „якорь не забираетъ“ (см. крадетъ).

Не маячитъ. Когда наметчикъ наметываетъ во время хода судна и въ случаѣ, если онъ не достаетъ наметкою рѣчного дна, онъ выкрикиваетъ: „не маячитъ“, т. е. не достаетъ наметкою съ судна до дна.

Не проходитъ. 1) Не проходитъ, напр., какая-либо снасть въ блокъ или какой-либо предметъ, громоздкое мѣсто, напр. тюкъ, ящикъ и проч., не помѣщается въ люкѣ или другомъ тѣсномъ мѣстѣ, или судно при проходѣ черезъ перекатъ, имѣющее осадку болѣе, чѣмъ значится на перекатѣ, или при взводкѣ въ затонъ и т. п.

Несетъ силою теченія или вѣтра, напр., какое-либо судно или плотъ, сорванные съ якоря или съ причала.

Нефтекачка. Такъ на Волгѣ называютъ судно, напр. баржу, на которой имѣется паровая машина для перекачки нефтяныхъ продуктовъ и мѣрники (см. мѣрникъ). Такое судно принято называть нефтекачкой; если же съ нефтекачки нефть отпускается на пароходъ, то суда эти называютъ станціонерами (см. станціонеръ).

Нефть—горное или каменное масло, жидкое, прозрачное органическое маслянистое вещество буроватаго цвѣта, съ непріятнымъ запахомъ, состоящее гл. обр. изъ такъ называемыхъ углеводородовъ. Легко воспламеняется и горитъ яркимъ пламенемъ, распространяя копоть. Относительно образованія нефти существуетъ нѣсколько теорій. Вообще-же мнѣнія большинства ученыхъ не безъ основанія сводятся къ образованію нефти отъ разложенія растительныхъ и животныхъ остатковъ при обыкновенной температурѣ. Поэтому количество нефти, находящееся на земномъ шарѣ, представляетъ количество опредѣленное, которое врядъ-ли можетъ увеличиться и, по всей вѣроятности, эксплоатація нефтяныхъ слоевъ поведетъ къ обѣднѣнію земли нефтью. Хотя процессъ образованія нефти и продолжается, но совершается онъ слишкомъ медленно и во многихъ мѣстахъ уже окончился. Въ виду этого, русскимъ, обладающимъ первыми залежами нефти въ мірѣ (Бакинскимъ уступаютъ даже знаменитыя Пенсильванскія въ Америкѣ) слѣдуетъ подумать о томъ, что неизсякаемыя богатства когда-нибудь изсякнутъ, а поэтому эксплоатацію нефтяныхъ залежей надо вести болѣе разумно, не растрачивая нефти безполезно, какъ это дѣлается часто теперь.

Бакинская нефть извѣстна съ незапамятныхъ временъ, и хотя болѣе или менѣе правильная разработка ея началась еще въ 1820-хъ годахъ. Получила-же она промышленное значеніе въ концѣ 60-хъ годовъ прошлаго столѣтія. Причина такого явленія заключалась между другими неблагопріятными условіями въ развитіи этого дѣла и въ неудобствахъ перевозки производившейся до начала 1870-хъ годовъ въ бочкахъ, нагрузка и выгрузка которыхъ, помимо значительной стоимости ихъ, требовала большихъ денежныхъ средствъ, такъ какъ за нагрузку одной бочки платилось по 60 коп. и вели къ значительной потерѣ времени и утечки изъ бочекъ продукта; помимо этого перевозка такихъ громозд-

кихъ и неудобныхъ предметовъ, какъ бочки, требовали крайней осторожности въ нагрузкѣ ихъ, не говоря уже про то, что судно не могло брать большое количество груза—обстоятельство, имѣвшее не маловажное значеніе на возвышеніе цѣнъ фрахта.

Когда съ 12 октября 1813 года Бакинское ханство, по заключенному съ Персіей трактату, присоединено было окончательно къ Россіи, на нефтяные источники смотрѣли скорѣе какъ на чудесное явленіе природы, чѣмъ какъ на предметъ промышленности, могущей обогатить и дать почти всей Россіи дешевое освѣщеніе и отопленіе.

Вслѣдствіе такого взгляда на нефтяные источники, добыча нефти, преимущественно, на мѣстныя потребности съ 1813 по 1821 годъ не облагалась никакимъ налогомъ. Но когда въ 20-хъ годахъ Бр. Дубинины построили первый заводъ для перегонки нефти, правительство болѣе серьезно отнеслось къ вновь возникающей промышленности, и она съ этого времени или отдавалась въ откупъ или находилась въ казенномъ управленіи или облагалась акцизами. Первыя указанія на опыты перегонки нефти на освѣтительныя масла въ Баку относятся ко времени посѣщенія этого города академикомъ У. Лерхе въ 1835 году, а въ 1836—37 г.г. инженеръ Воскобойниковъ уже построилъ у подошвы Грязнаго вулкана Богъ-Бога, близъ с. Балаханы заводъ для перегонки бѣлой нефти. Съ 1860 года началась правильная обработка нефти въ Сураханахъ, а въ 1873 году рытье колодцевъ для добычи нефти замѣнилось буреніемъ скважинъ. До этого, собственно, года нефтяная промышленность была въ младенческомъ состояніи, и ежегодная добыча нефти колебалась отъ 1 до $2^1/_2$ милліоновъ пудовъ. Съ 1873 г. развитіе нефтяной дѣятельности прогрессируетъ съ необыкновенной быстротой и съ каждымъ годомъ увеличивается, такъ что къ концу семидесятыхъ и въ началѣ восьмидесятыхъ годахъ добыча достигла до 40 милліоновъ пудовъ въ годъ. Впослѣдствіи добыча ея доходила до 670 милліоновъ пудовъ въ годъ. Такому прогрессу дѣла способствовалъ цѣлый рядъ усовершенствованій по перевозкѣ нефтяныхъ продуктовъ и открытіе желѣзно-дорожныхъ путей. Въ 1874 г. введена была наливная перевозка нефтяныхъ продуктовъ по Каспійскому морю и Волгѣ Бр. Артемьевыми, В. И. Рагозинымъ и М. И. Шиповымъ. Возникли нефтепроводы и болѣе 200 перегонныхъ заводовъ, а въ началѣ 80-хъ годовъ введено было нефтяное отопленіе въ Баку, на паровыхъ судахъ Каспія и Волги, на механическихъ заводахъ, на многихъ фабрикахъ и ж. д. Возникъ огромный коммерческій флотъ, спеціально приспособленный для перевозки нефтяныхъ грузовъ наливомъ (желѣзныя баржи съ грузоподъемностью въ 500—600 тысячъ пудовъ). Образовались пристани и склады въ Баку, Астрахани, Н.-Новгородѣ, во всѣхъ крупныхъ центрахъ поволжскихъ городовъ, въ Москвѣ, фабричныхъ пунктахъ, по линіямъ ж. д. и въ торговыхъ портовыхъ городахъ Россіи. Въ 1879 году перевозка наливомъ нефтяныхъ грузовъ по ж. д. стала производиться въ вагонахъ-цистернахъ, емкостью въ 1000 пудовъ, а въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ наливная система получила примѣненіе и на Черномъ морѣ (въ послѣднее время и въ Америкѣ начали строить наливныя суда по способу Русскаго рѣчного флота). Нефтяная промышленность съ 1821 года по 1825 годъ была на откупѣ, въ 1825 г. въ казенномъ управленіи, съ 1826 г. по 1834-й годъ на откупѣ, съ 1834 года по 1-е апрѣля 1850 года въ казенномъ управленіи, съ 15 апрѣля 1850 года по 1-е января 1873 года на откупѣ, съ 1-го января 1873 года по 1-е сентября 1877 года заводская обработка нефти была обложена акцизомъ, съ 1-го сентября 1877 года нефтяная промышленность была освобож-

дена: отъ всякихъ налоговъ, въ 1888 году 15 января введено обязательное бракованіе нефтяныхъ освѣтительныхъ маслъ и акцизъ. Здѣсь мы приводимъ цифровыя данныя добычи нефти по десятилѣтіямъ: съ 1881 года по 1891 годъ приходится по 136.356.673 пуд. въ годъ, съ 1891 года по 1901 годъ 400.631.878 пудовъ въ годъ, съ 1901 года по 1911 годъ 528.435.700 пуд. въ годъ. Въ 1911 году было добыто 437.000.000 пуд., въ 1912 году 469 милліоновъ пудовъ и въ 1913 году 460 милл. пуд. Причемъ наивысшая добыча нефти въ Баку была въ 1899 году 525 мил. пуд,. въ 1900 году 600 мил. пуд., въ 1901 году 671 мил. пуд., въ 1902 году 636 мил. пуд , въ 1903 году 596 мил. пуд. и въ 1904 году 615 мил. пуд.*).

Рис. 18. Желѣзная баржа-нефтянка „Боярыня Морозова“ Д. В. Сироткина.

Такимъ образомъ широкое развитіе нефтяной промышленности, доставивъ Россіи дешевое освѣщеніе, вытѣснило изъ крестьянской жизни традиціонную лучину, а для паровыхъ судовъ и фабрикъ дало удобное отопленіе, замѣнивъ дровяное топливо, расходуемаго паровыми судами только на Волгѣ и притокахъ болѣе милліона саженъ въ навигацію. Вопросъ о скорѣйшемъ введеніи минеральнаго топлива на паровыхъ судахъ возбуждался въ засѣданіи съѣзда въ Н.-Новгородѣ 23 августа 1876 года и было рѣшено, что нефтяные остатки съ успѣхомъ могутъ быть введены на Волгѣ въ виду того, что они въ большомъ количествѣ истреблялись непроизводительно, путемъ сжиганія, какъ ненужнаго отброса или даже просто выбрасывались въ море, представляя горючій матеріалъ, который, какъ видно, уже вырабатывается даже помимо спроса на него (причемъ керосинъ въ то время продавался 5 р. пудъ). Нефтяныхъ продуктовъ въ послѣднее время вывозится изъ Баку моремъ чрезъ Астрахань на Волгу до 300 милл. пудовъ, остальное количество добытой нефти и въ переработанномъ видѣ (керосинъ и масла) отправляется на внутренніе рынки Россіи по ж. д., а также и заграницу Чернымъ моремъ. Вся добыча нефти въ Баку находится въ рукахъ Т-ва Бр. Нобель, О-ва Мазутъ (скорѣе Ротшильда) и не-

*) Нѣкоторыя цифровыя данныя заимствованы изъ бакинской нефтепромышленности, составленой 9 октября 1898 года.

многихъ другихъ крупныхъ нефтепромышленниковъ въ монопольномъ положеніи, поэтому они и диктуютъ цѣны на этотъ продуктъ на рынкахъ въ ущербъ нашей русской фабричной и пароходной промышленности.

Нефтянка. Нефтянками называются баржи, на которыхъ нефть перевозится наливомъ. Въ судахъ этихъ, для того, чтобы налитый жидкій грузъ не перемѣщался всей массой въ одну какую-либо сторону, устраиваютъ довольно прочныя переборки—долевыя и поперечныя, изображающія изъ себя отсѣки въ родѣ большихъ ящиковъ. Число переборокъ состоитъ въ прямой зависимости отъ размѣровъ судна, наприм., на самыхъ большихъ судахъ долевыхъ переборокъ дѣлается отъ 3-хъ до 4-хъ и поперечныхъ отъ 6 до 10. На деревянныхъ судахъ переборки устраиваются обыкновенно изъ теса вершковой толщины, а на желѣзныхъ—желѣзныя. Переборки вмѣстѣ съ тѣмъ служатъ еще и крѣпленіемъ судна.

Нефтяные остатки (мазутъ). Нефтяными остатками называютъ нефть, которая остается послѣ переработки изъ натуральной нефти и удаленіи смазочныхъ и освѣтительныхъ продуктовъ. Такую нефть и называютъ нефтяными остатками, или просто „остатками", которые употребляются для топлива на паровыхъ судахъ, заводахъ и фабрикахъ (см. правила плаванія о предосторожностяхъ при употребленіи жидкаго топлива на паровыхъ судахъ).

Нечистый яръ. Нечистымъ яромъ на Волгѣ называютъ такой берегъ, вблизи котораго находятся въ водѣ карчи, печинникъ, огрудки и проч.

Низовый. 1) Низовымъ называютъ вѣтеръ, когда онъ дуетъ съ низовьевъ рѣки (см. вѣтеръ). 2) Низовымъ также называютъ судно, идущее по рѣкѣ съ низу противъ теченія. Говорятъ также, что идетъ, прошелъ или пришелъ низовый караванъ и проч.

Новинка. „Новинкою" было названо первое грузовое паровое деревянное судно, построенное въ 1887 г. на судостроительной верфи въ Звенигскомъ затонѣ, близъ Казани, при механическомъ заводѣ пароходнаго „О-ва Дружина". Длина такого типа судна 40 саж., ширина 5 саж., высота бортовъ 18 четвертей; суда эти имѣютъ надпалубную надстройку съ каютами для помѣщенія служащихъ. Машина новинки, въ 100 силъ, помѣщается на кормѣ судна, съ однимъ сзади колесомъ, паровой котелъ одинъ, поставленъ онъ на нижней палубѣ носовой части; отапливались новинки нефтью. На верхней палубѣ впереди каютъ устроена штурвальная рубка, въ которой поставленъ рулевой приводъ „штурвалъ"; новинка имѣла 4 руля: два изъ нихъ боковыхъ, прикрѣпленныхъ къ боковымъ заднимъ штевнямъ, и два средніе центровые. Отъ каждаго руля рудерпесы (сапоги) выходили въ палубу, на каждый рудерпесъ придѣланы отдѣльные румпеля, концы ихъ соединены одной желѣзной пластиной съ такимъ разсчетомъ, чтобы при натяженіи штуръ-троса (штурвальная цѣпь) посредствомъ штурвала всѣ четыре руля приводились въ дѣйствіе одновременно. Новинка была построена въ видѣ опыта для перевозки срочныхъ грузовъ, причемъ грузу это судно поднимало до 60 тысячъ пудовъ при осадкѣ въ водѣ 12 четвертей. Топлива она расходовала въ рабочія сутки 450 пуд. Судовая команда (экипажъ) состоялъ изъ 30 человѣкъ, въ томъ числѣ командиръ и машинистъ; ходъ новинки противъ теченія весною съ полнымъ грузомъ 8 верстъ, въ межень 10 верстъ въ часъ, по теченію уходили до 15 верстъ въ часъ. Вслѣдъ за пароходомъ „Новинка" построены были еще пять такихъ же судна: „Механикъ А. Губыринъ", „Звенигскій затонъ", „Алмазъ", „Жемчужина" и „Бриллiантъ". Послѣдній пароходъ былъ построенъ больше и лучше и грузу

поднималъ до 85 тысячъ пудовъ. Всѣ эти шесть судовъ въ 1897 году были проданы А. А. Зевеке, затѣмъ они перешли К° „Надежда", а отъ послѣдней Лапшину, нынѣ Т-ву „Русь". Т-во „Русь" машины съ первыхъ четырехъ пароходовъ переставило въ новые желѣзные корпуса, давъ имъ другія названія, „Жемчужина" же и „Бриллiантъ" и по настоящее время плаваютъ безъ передѣлокъ подъ прежними своими названіями.

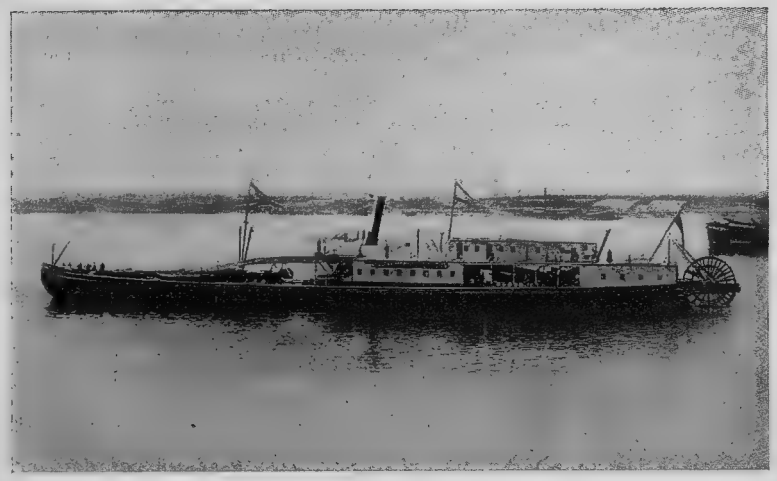


Рис. 19. Новинка.

Ногти. Ногтями называютъ бревна около 6 саж. длиною и вершка четыре ширины, употребляемыя при подъемкѣ судовъ на клѣтки или какихъ-либо другихъ тяжестей. Ногти играютъ роль рычаговъ второго рода, слѣдовательно, чѣмъ длиннѣе ногти, тѣмъ большій будетъ выигрышъ въ силѣ. Однако, самая большая длина ихъ $16^1/_2$ арш., причемъ плечи относятся другъ къ другу, какъ $15—1^1/_2$, т. е. одно больше другого въ 10 разъ. На комлевыхъ концахъ такихъ бревенъ съ одной стороны дѣлаются вырубки, въ видѣ ногтя, поэтому и называются „ногтями".

Ножницы. Ножницами на бѣлянахъ называютъ бревна саженъ пятишести длиною; такихъ бревенъ на бѣлянѣ употребляется два, причемъ бревна эти выставляются за бортъ аршина на два, на кормѣ изъ внутренней стороны около штевня по ту и другую его стороны въ прорубленныя для этого въ бортѣ судна отверстія выше грузовой ватеръ-линіи около одной сажени; другіе концы бревенъ, находящіеся въ суднѣ, закладываются грузившимся лѣсомъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы они находились неподвижно. Такимъ образомъ наружные концы бревенъ изображаютъ собою видъ „ножницъ", между которыми находится передній отъ руля сапогъ (см. сапогъ), прилегающій къ штевню судна и находящійся въ вертикальномъ положеніи параллельно штевню, а для того, чтобы онъ не могъ свалиться въ сторону, за низъ руля прикрѣпляются по двѣ или три снасти, назыв. „пятными" (см. пятные). Другіе концы этихъ снастей крѣпятся за борта по обѣ стороны судна съ такимъ разсчетомъ, чтобы руль не сваливался въ сторону и не спускался бы ниже требуемаго положенія.

Ноздри (волжскій терминъ)—то-же, что и клюзы (см. клюзы).

Ноликъ. Ноликомъ называютъ небольшія барженки, поднимающія груза 10—15 тысячъ пудовъ; на Волгѣ иногда ихъ называютъ барженками.

Носилки—тонкія аршина 4 длиною деревянныя нетолстыя пластины съ круглыми концами, употребляемыя для погрузки дровъ съ берега на суда. Прежде, когда пароходы отапливались дровами, нагрузкою которыхъ на пароходы на рѣкахъ волжскаго бассейна въ то время занималась 100-тысячная армія женщинъ, носилки были въ большомъ употребленіи. При введеніи на пароходахъ нефтяного отопленія женщины со своими носилками лишились этого заработка и носилки отошли въ область преданія.

Носъ. Носомъ на рѣкахъ называютъ переднюю часть всякаго судна; отъ этого все то, что находится на передней части судна, наз. носовыми: напр., носовой штевень и проч. Говорятъ: судно ударилось носомъ въ берегъ или другое судно, проломило носъ и проч. Носъ судна иначе наз. „пыжомъ": въ пыжѣ образовалась течь, судно ударилось пыжемъ въ пыжъ другого судна и т. п.

О.

Обвалы. Обвалами называютъ массовыя движенія горныхъ породъ подъ вліяніемъ разрыхленія или подмыва. Берега съ песчано-глинистымъ грунтомъ, подмываемые теченіемъ рѣки и легко поддающіеся поэтому разрушенію, часто обваливаются въ рѣку, вслѣдствіе чего пески сносятся, теченіемъ откладываются ниже, образуя собою мели, переходящія затѣмъ въ острова. Такіе обвалы береговъ большею частію происходятъ ниже Царицына, гдѣ правый берегъ, какъ и лѣвый, состоитъ изъ мягкаго грунта, причемъ правый берегъ имѣетъ вышину 30—40 саженъ и круто спускается къ рѣкѣ—и весеннимъ быстрымъ теченіемъ подмывается и обваливается. Такія мѣста, наприм., находятся: у с. Поповицкаго, ниже Царицына въ 45 верстахъ; у гор. Чернаго Яра, гдѣ, вслѣдствіе обвала, городскія строенія ни одинъ разъ переносились отъ берега дальше; у с. Соленаго Займища также, благодаря большимъ обваламъ береговой полосы, строенія переносились ни одинъ разъ и даже, во избѣжаніе паденія отъ подмыва берега, была перенесена каменная церковь отъ берега вглубь села. Отъ такихъ обваловъ ниже села образовалась цѣлая группа острововъ, которые, соединившись между собою, образовали большое пойменное пространство съ заливными лугами, благодаря чему Волга отъ праваго берега отклонилась круто къ лѣвому. У с. Никольскаго происходятъ такіе-же обвалы береговой полосы на довольно значительномъ разстояніи: здѣсь въ 1892 году произошелъ значительный обвалъ береговой полосы; по разсказамъ здѣсь отрѣзало береговую полосу саженъ десять ширины и по береговой линіи на полверсты; отъ паденія обвалившагося суглинисто-песчанаго грунта въ рѣку образовалась такая волна, что идущія въ этотъ моментъ суда отбросило въ сторону и произвело сильное бортованіе. Обвалы, или какъ ихъ иначе называютъ оползни, происходятъ у гор. Саратова Соколовой горы, гдѣ обваломъ разрушено много жилыхъ помѣщеній. Тоже самое произошло у гор. Симбирска: оползнемъ горы разрушены жилыя помѣщенія, церковь дала много трещинъ и наклонилась и грозитъ паденіемъ или полнымъ разрушеніемъ. Въ Царицынѣ въ 1913 г. произошелъ обвалъ городской горы къ Волгѣ противъ центральной части города, повреждены даже каменныя зданія, у подошвы горы обваломъ разрушены тор-

говыя лавочки. Подобные обвалы и оползни можно встрѣтить на Волгѣ и въ другихъ мѣстахъ, наприм. пониже с. Великаго Врага сползаетъ и обваливается гора къ Волгѣ вмѣстѣ съ растущимъ на ней лѣсомъ. Обвалы береговой полосы происходятъ и на лѣвомъ кряжѣ Волги: въ 1913 году произошелъ обвалъ на лѣвомъ кряжѣ у слободы Николаевской, противъ Камышина въ воложкѣ. Такія явленія происходятъ и въ другихъ мѣстахъ Волги. Подмывъ и обваливаніе берега происходитъ, главнымъ образомъ, на правой сторонѣ русла. Быть можетъ, это явленіе надо сопоставить съ большею размываемостью праваго берега, вслѣдствіе вращенія земли (законъ Бера). Однако, на поймахъ, островахъ и террасахъ лѣваго берега также происходятъ обвалы, какъ это мы видимъ, напримѣръ, у с. Спасскаго, гдѣ верхняя терраса р. Волги подмывается Волгою на небольшомъ протяженіи, и въ с. Ровномъ, гдѣ также принуждены были переносить постройки далѣе отъ берега вслѣдствіе обваловъ песчано-глинистыхъ пластовъ, слагающихъ верхнюю террасу, на которой стоитъ село. Размывающая дѣятельность Волги не подвергалась еще никакому учету, между тѣмъ это геологическое явленіе имѣетъ и теоретическій и практическій интересъ.

Обгонки. Прежде такъ называли суда небольшихъ размѣровъ, напр., кладнушки, досчаники и шиморянки, поднимающія грузу отъ 3-хъ до 10 тысячъ пудовъ. Ихъ было много, когда процвѣтало на рѣкахъ Цнѣ и Мокшѣ судоходство; такихъ судовъ тогда плавало болѣе 200, на нихъ доставляли съ моршанскихъ пристаней хлѣбный грузъ въ Рыбинскъ. Въ то время были заняты перевозкою хлѣба изъ Моршанска въ Рыбинскъ также большія суда—мокшаны, но эти суда при сплавѣ по р.р. Цнѣ и Мокшѣ соблюдали очередь, шли одно за другимъ и по заведенному порядку не имѣли права обходить одно судно другое, впереди идущее. Кладнушкамъ же и шиморянкамъ, какъ болѣе легкимъ и поворотливымъ судамъ, предоставлено было право идти мимо другихъ судовъ безъ очереди, стояли ли они на якорѣ или плыли, поэтому кладнушки и шиморянки и назывались „обгонками". Они скорѣе мокшановъ доставляли взятый на доставку до Рыбинска грузъ. Обгонки шли по теченію на веслахъ, а Волгою лямкою, при попутьѣ шли на парусахъ. Они были очень легки на ходу, и за доставку на обгонкахъ платили дороже, чѣмъ на мокшанахъ. Обгонки въ свою очередь выполняли такое же назначеніе, какое нынѣ имѣютъ товарные грузовые пароходы по отношенію къ буксирнымъ.

Облобачило. Выраженіе это относится къ парусному судну, когда его парусъ перестаетъ работать, вслѣдствіе перемѣны вѣтра или поворота судна, напр. въ крутомъ колѣнѣ рѣки, и парусъ начинаетъ работать въ обратную сторону хода судна. Въ такихъ случаяхъ нерѣдко происходятъ на суднѣ поломки, обрываетъ оснастку или выбрасываетъ судно на берегъ. „Сажай скорѣй паруса, облобачило", говорятъ въ такихъ случаяхъ, командуя спустить паруса, для предупрежденія аварій.

Обложить или окладывать говорятъ про переноску каната, снасти или буксира, чтобы они при подводкѣ или при забуксировкѣ судна не задѣвали за какіе-либо на немъ предметы, наприм.: кнехты, лежащіе на палубѣ судна товары и т. п. Въ такихъ случаяхъ капитаномъ или водоливомъ командуется: надо обложить кнеки и проч., окладывай, чтобы снасти эти не задѣвали и не могли что-либо сбросить съ судна въ воду.

Обмелѣло или обмелѣли. 1) Когда судно стоитъ на якорѣ на малой глубинѣ и вслѣдствіе убыли воды коснулось дна, говорятъ: судно обме-

лѣло. 2) обмелѣло говорятъ про судно, сѣвшее на мель; 3) обмелѣла, говорятъ, про какую-либо рѣку, когда, вслѣдствіе пониженія уровня воды, плаваніе судовъ по этимъ рѣкамъ стало затруднительно, судоходство на такой рѣкѣ временно пріостанавливается, какъ наприм. это бываетъ на Унжѣ, Ветлугѣ, Сурѣ и Цнѣ; 4) обмелѣли, говорятъ, про затоны, когда въ нихъ дѣлается мелко отъ наносныхъ песковъ со стороны рѣки, или когда нѣкоторые изъ нихъ заносятся иломъ, выносимымъ изъ мелкихъ рѣчекъ, впадающихъ въ затоны.

Обмѣрилось. Слово это волгарями произносится, когда послѣ весенней прибыли вода въ рѣкѣ остановится прибывать,—говорятъ: вода обмѣрилась или замѣрилась.

Обмѣрные посты. Обмѣрные посты на Волгѣ первоначально были учреждены въ 1897 году во время сильнаго въ этомъ году мелководія, когда, напр., на Ураковскомъ перекатѣ глубина воды доходила до 3-хъ четвертей, что вызвало на полторы недѣли полный перерывъ всего волжскаго движенія, какъ буксирнаго, такъ и пассажирскаго, и скопленіе у перекатовъ болѣе 500 судовъ и пароходовъ. Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты надлежащія мѣры для углубленія фарватера землечерпаніемъ и, кромѣ того, былъ командированъ на Волгу помощникъ главнаго инспектора шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, полковникъ Шкотъ, для оказанія возможной помощи волжскому судоходству. Съ тѣхъ поръ обмѣрные посты существуютъ и по настоящее время и находятся на всѣхъ болѣе или менѣе значительныхъ перекатахъ, а также и въ городахъ Ярославлѣ, Кинешмѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Василь-Сурскѣ, Богородскѣ и даже въ Саратовѣ. Кромѣ Волги обмѣрные посты учреждены и на р. Окѣ, Камѣ и Москвѣ. На каждомъ изъ указанныхъ пунктовъ находятся во время мелководія обмѣрщики, которые слѣдятъ за проходящими судами и производятъ обмѣръ каждаго судна, т. е. измѣряютъ осадку въ водѣ. По обмѣрѣ судовъ обмѣрщикъ выдаетъ капитану свидѣтельство съ обозначеніемъ осадки судовъ. Какъ установлено правилами плаванія (§ 67), для предупрежденія остановки судовъ на перекатахъ и образованія шалыгъ (т. е. отмелей, образующихся у судна, если оно оставалось на перекатѣ) всѣ суда обязаны сохранять на перекатахъ опредѣленный ниже запасъ воды подъ килемъ (дномъ), т. е. разницу между осадкою судна и глубины на фарватерѣ переката. Когда глубина на перекатахъ Камы и Волги, ниже Н.-Новгорода, болѣе 8 четвертей, а выше Нижняго $6^1/_2$ четв., суда, идущія на буксирѣ пароходовъ, должны имѣть запаса 2 вершка, а выше Нижняго-Новгорода при глубинѣ воды $6^1/_2$ четвертей или менѣе, всякаго рода суда безъ различія должны имѣть запаса не менѣе одного вершка противъ глубины переката. При глубинѣ перекатовъ (§ 68) на Камѣ болѣе 8 четвертей, на Волгѣ ниже Нижняго-Новгорода также болѣе 8 четвертей, а выше Нижняго-Новгорода болѣе $6^1/_2$ четвертей, всякаго рода судамъ дозволяется идти черезъ перекатъ съ полнымъ возомъ въ томъ только случаѣ, если ширина и кривизна перекатовъ не будетъ тому препятствовать. Въ виду представляемой для судоходства опасности отъ загроможденія фарватера чрезмѣрно нагруженными судами и пароходами, для тѣхъ и другихъ былъ установленъ обмѣръ. Причемъ, если судно по обмѣру окажется глубже, чѣмъ имѣется воды на перекатѣ, или не будетъ имѣть надлежащаго запаса, какъ указано въ правилахъ плаванія (§§ 67 и 68), суда чрезъ перекатъ не пропускаются: они должны быть распаужены и только послѣ этого обмѣрщикомъ выдается свидѣтельство капитану для дальнѣйшаго продолженія пути.

Обмѣрный крюкъ. Необходимая принадлежность каждаго судна и

употребляется для обмѣра осадки судна въ водѣ. Это—несложный инструментъ, сдѣланный изъ шеста съ придѣланной перпендикулярно въ комлевомъ концѣ его нетолстой пластиной, не болѣе $1^1/_2$ аршина длиною, скрѣпленной съ шестомъ въ угольникѣ короткой полукруглой пластинкой для того, чтобы при обмѣрѣ судна крюкъ прилегалъ плотнѣе къ подвороту судна (см. подворотъ), причемъ половина шеста (крюка) обдѣлана „въ квадратъ" съ намѣченными на немъ дѣленіями черной и бѣлой краской по четверть аршина и на каждой, кромѣ того, четверти обозначено снизу крюка кверху цифры отъ единицы: 1, 2, 3 и т. д. до 16-ти. Размѣръ обмѣрнаго крюка и количество дѣленій состоитъ въ зависимости отъ высоты борта судна.

Обмѣрщики—лица, служащія по вольному найму отъ округа М. П. С. На эту должность на время навигаціи принимаютъ по большей части студентовъ, на обязанность которыхъ возлагается обмѣръ судовъ на рѣкахъ волжскаго бассейна во время мелководья на перекатахъ (см. обмѣрный постъ). Обмѣрщикъ обязанъ выѣзжать на лодкѣ къ подходящимъ судамъ къ перекату во всякое время дня и ночи, и обмѣрить осадку судовъ; если судно по отношенію глубины воды на перекатѣ будетъ имѣть допускаемый правилами плаванія запасъ воды подъ дномъ, обмѣрщикомъ выдается управителю судна печатный бланкъ на право прохода судамъ чрезъ перекатъ. Если судно имѣетъ осадку больше, чѣмъ воды на перекатѣ, оно останавливается подъ перекатомъ для распаузки.

Оборотныя (суда). Оборотными судами назывались прежде гусяны, паромы и барки. Самобытный способъ строить суда „оборотнымъ способомъ" отошелъ въ область преданія, хотя и теперь еще прибѣгаютъ къ старинному способу судостроенія оборотныхъ судовъ, но очень рѣдко. Способъ постройки такихъ судовъ заключается въ слѣдующемъ: прежде устраивали стапель на клѣткахъ по размѣру предполагаемаго къ постройкѣ судна, укладывали протесанныя брусья, на эти брусья раскладывали симметрично приготовленныя копани кокорами и приставками внизъ, на копани сверху начинали настилать днищевыя доски причерченныя плотно одна къ другой, причемъ средняя доска, называемая килевой или лыжной, дѣлалась толще остальныхъ досокъ; къ килевому поясу (лыжной) ставили штевни носовой и кормовой и соединяли ихъ кокорою съ лыжной, а вершиною внизъ какъ и кокоры копаней и тогда производили настилку днища; крайнія днищевыя, черепныя доски дѣлались изъ желобленныхъ брусьевъ въ угольникъ, причемъ желобленные брусья одной кромкой причерчивались къ днищевой крайней доскѣ, а къ другой кромкѣ черепной доски причерчивались доски бортовой обшивки. Днищевыя доски крѣпились къ копанямъ деревянными гвоздями-нагелями (см. нагель), а стыки желѣзными гвоздями. По настилкѣ днища и части наведенной ошвы 2—3 ряда и предварительно проконопативъ днище и ошву, приступали къ оборачиванію судна на другую сторону (т. е. внизъ дномъ). Такая операція дѣлалась такъ: судно съ одной стороны посредствомъ рычаговъ-ногтей (см. ногти) и стрѣлъ (см. стрѣлы) поднимали до такого положенія, когда судно становилось на ребро вертикально, тогда съ противоположной стороны ставились длинныя бревна-„стрѣлы" въ видѣ упоръ—однимъ концомъ они ставились въ землю, а другимъ упирались въ дно судна. На эти стрѣлы судно наваливалось всей своей массой. Когда оно утверждалось на упоркахъ-стрѣлахъ, тогда нижніе концы начинали подрубать—крошить (см. крошить). Такихъ стрѣлъ ставилось до 60 и болѣе штукъ. Такимъ образомъ, насколько подрубались стрѣлы, настолько планомѣрно опускалось и судно внизъ и когда эта операція заканчивалась, приступали къ окончательной достройкѣ судна.

На рѣкѣ Окѣ въ настоящее время существуетъ способъ обора чивать или перевертывать суда для ремонта днища, но это дѣлается просто и легко, наприм.: судно ставятъ бокомъ къ песчаному берегу, нагружаютъ въ него на одну сторону песокъ до тѣхъ поръ, пока судно не накренится на бокъ и не будетъ бокомъ черпать воду; тогда съ другого берега подаютъ на судно канаты и крѣпятъ ихъ за свободный бортъ и силою людей 30—40 человѣкъ переворачиваютъ судно вверхъ дномъ. Послѣ ремонта судно переворачиваютъ обратно такимъ же образомъ. На эту работу употребляется всего лишь нѣсколько часовъ.

Оборотъ. Слово оборотъ употребляется на Волгѣ и другихъ рѣкахъ. 1) Оборотить судно (см. оборотныя суда). 2) Слово „оборотъ" общепринятое на всѣхъ паровыхъ судахъ, означаетъ полное измѣненіе направленія движенія парохода, напримѣръ, въ томъ случаѣ, когда пароходу нужно идти внизъ по рѣкѣ, онъ, отходя отъ пристани, дѣлаетъ „оборотъ", т. е. оборачивается внизъ носомъ. Говорятъ: „надо сдѣлать оборотъ" или „пароходъ сдѣлалъ оборотъ".

Обрубаетъ (волжскій терминъ). Мѣста на рѣкѣ, гдѣ бываетъ рѣзкій переходъ отъ мелкаго мѣста къ глубокому, „свалъ" воды на рѣкѣ, наприм. на подвальяхъ переката (см. подвалье), гдѣ вода „сваливается" съ мелкаго мѣста на глубокое, отличаются тѣмъ, что на поверхности рѣки образуется замѣтная линія, отдѣляющая „обрубающее" мелкое мѣсто отъ глубокаго. Ее можно замѣтить днемъ въ тихую погоду, въ особенности когда пройдетъ пароходъ чрезъ мелкое мѣсто и отъ волненія отъ его колесъ начинаетъ (вода) рѣзче „обрубать"; во время вѣтра можно узнать границу мели по волненію: на мелкомъ мѣстѣ волненіе мелкое, а на глубокомъ у подвалья оно крупнѣе. Замѣтить ночью, гдѣ „обрубаетъ", не всегда бываетъ возможно. Весною во время разлива рѣки, когда берега бываютъ залиты водою, наблюдается то-же явленіе, что и въ межень, потому что у обрыва залитаго яра вода всегда сбрубаетъ и этимъ рубцомъ отдѣляется коренное русло отъ залитаго яра.

Обрыскнуть, обрыснуть (волжскій терминъ)—значитъ обойти судномъ какое-либо препятствіе. Когда идетъ пароходъ или судно и имъ что-либо впереди препятствуетъ, напр. какое-либо другое судно, а иногда гряда, или отмель, говорятъ: „надо подальше обрыскнуть", т. е. уклониться въ свободное отъ препятствія мѣсто.

Обрѣзной берегъ или песокъ—такой, у котораго глубоко. Когда теченіе воды въ руслѣ, вслѣдствіе чего-либо направилось въ сторону отлогаго песка и начинаетъ его подмывать, онъ изъ отлогаго дѣлается обрывистымъ, сначала въ подводной части, а затѣмъ и въ надводной и отсюда выраженія: песокъ „стало рѣзать" или „дратъ манецъ" (см. манецъ), а у противуположнаго берега тогда образуются отмели въ видѣ побочней и т. п. Такое явленіе на рѣкахъ обыкновенное и происходитъ отъ измѣненія направленія въ руслѣ рѣки воды.

Обстановка. Обстановкою на рѣкахъ волжскаго бассейна называютъ предостерегательные знаки (береговые и плавучіе). Береговые знаки называютъ маяками, а плавучіе—бакенами. Обстановка (см. маякъ) предостерегательными знаками на Волгѣ введена въ пятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, но она сначала была весьма ограничена. До введенія обстановки на Волгѣ лоцмана, плававшіе на судахъ, фарватеръ знали очень твердо, а знаками имъ служили береговыя примѣты—селенія, лѣсъ на берегу, кусты, бугры, рынки (мысы) горъ и проч. Теперь Волга освѣщается, какъ Невскій проспектъ въ С.-Петербургѣ, какъ выразился Гацискій въ своей „Нижегородкѣ" въ 1878 г.

Обшестился (волжскій терминъ). На Волгѣ и другихъ рѣкахъ существуетъ способъ движенія судовъ на шестахъ. Онъ состоитъ въ томъ, что люди, вооруженные большими шестами (см. шестъ) проходя на суднѣ отъ носа къ кормѣ по обѣимъ бортамъ его, упираются ими въ дно рѣки или канала (а иногда при отталкиваніи отъ судна) и этимъ даютъ движеніе судну впередъ; дойдя до кормы, рабочіе со своими шестами возвращаются къ носовой части обратно и повторяютъ ту же работу. Такимъ образомъ судно двигается впередъ со скоростью не болѣе 3-хъ верстъ въ часъ, такъ какъ человѣкъ, при такой работѣ, болѣе 3-хъ верстъ пройти не можетъ. При этомъ движеніи также требуется управленіе рулемъ. Движеніе судовъ на шестахъ употребляется только въ узкихъ каналахъ и въ неглубокихъ мѣстахъ и при томъ на короткихъ разстояніяхъ, вслѣдствіе большой траты рабочей силы и времени. Бываютъ случаи, что при такой работѣ, шестъ, на который рабочій упирается однимъ концомъ въ дно, а другимъ въ свое правое плечо, случайно соскользаетъ по дну рѣки и рабочій падаетъ въ воду и нерѣдко тонетъ. Тогда говорятъ: „обшестился“ и утонулъ.

Обшивка. Обшивкою называютъ иногда ошву судна. Кромѣ того, когда деревяннымъ баржамъ во время осенняго ледохода приходится идти за буксиромъ парохода, на бока баржи (ошву) по грузовой ватерлиніи, чтобы не рѣзало льдомъ ошву, накладываютъ отъ штевня по обѣ стороны доски и прикрѣпляютъ къ ошвѣ чрезъ копани гвоздями. Въ такихъ случаяхъ говорятъ, что бока баржи надо „обшить“.

Огнива. Такъ называютъ брусья на коломенкахъ, гусянахъ, паромахъ и баржахъ, положенные на носовой части поперекъ судна, отступя аршина $1^1/_2$ отъ штевня. Эти брусья бываютъ длиною немного меньше ширины судна у мидель-шпангоута. Такихъ брусьевъ ставится два: первое нижнее огниво укрѣпляется на бортахъ судна и врѣзывается въ нихъ около сопляковъ (см. сопляки) со стороны судна, причемъ концы огнива соединяются пластинами съ бортомъ судна. Пространство между пластинами и бортомъ застилается досками, до концовъ крыши отъ шакши (см. шакша). Второй брусъ-огниво укрѣпляется въ такомъ же положеніи, но выше перваго на одинъ аршинъ. Для укрѣпленія огнива въ концахъ у сопляковъ съ наружной отъ носа стороны дѣлаются вырубки, въ которыя вкладывается огниво и крѣпится къ нему гвоздями. Огниво это наз. верхнимъ. Концы огнива соединяются съ бортомъ жердями, наз. порусками, которые служатъ въ видѣ поручней. На концахъ огнива вдѣлываются два короткіе, въ $^1/_4$ аршина, колышки на разстояніи вершка два; колышки эти называются пальцами (см. пальцы). Между пальцами находится снасть отъ якоря (сука), на которой онъ подвѣшивается. На срединѣ огнива между сопляками дѣлается небольшое круглое отверстіе, въ которое продѣвается снасть, наз. брундукъ (см. брундукъ). Въ общемъ все устройство носовой части носитъ названіе *шакша* или *кичка* (см. шакша и кичка).

Оголился. Когда на рѣкѣ, во время спада весеннихъ водъ, начинаютъ показываться изъ-подъ воды затопленные берега, яры и пески, говорятъ, что яры, берега и пески стали „оголяться“.

Огонъ (см. узелъ).

Огрудки. Огрудкомъ называется отдѣльныя груды камней, находящіяся на днѣ рѣки и простирающіяся большею частію вдоль береговъ. Характерная особенность волжскаго дна заключается въ томъ, что въ верхнемъ ея теченіи и частью въ среднемъ, дно рѣки большею частію каменистое, а потому плесъ этотъ и изобилуетъ огрудками. Въ

низовьяхъ почти не встрѣчается огрудковъ, за рѣдкими исключеніями. Огрудки представляютъ для судоходства немалую опасность, т. к. на нихъ нерѣдко проламываются суда.

Одинцы. Одинцами на Волгѣ называются одиночные камни, находящіеся на днѣ рѣки. Одинцы встрѣчаются большею частію, какъ и огрудки, въ верховьяхъ Волги и Камы и попадаются не только близъ берега, но бываютъ разбросаны и по фарватеру. Они еще болѣе опасны для судоходства, чѣмъ огрудки, а потому на одинцахъ проламываются больше пароходовъ, чѣмъ о другіе подводные предметы. Изъ одинцовъ на Волгѣ славился камень Кобыла, верстахъ въ 10-ти ниже Костромы, но его взорвали. Очень большой одинецъ-камень находится на Волгѣ у с. Пролеекъ: онъ лежитъ на фарватерѣ и пароходы ходятъ по обѣ его стороны. Въ 1890 году на этотъ одинецъ проломился большой американскаго типа пароходъ „Бенардаки" Зевеке, который тутъ же и погибъ; его вынимали изъ воды по частямъ. Небезызвѣстны волгарямъ одинцы на Козьемъ перекатѣ, ниже Камышина верстахъ въ 20.

Однодеревка. Такъ называютъ небольшія суда, имѣющія одно дерево (мачту).

Однорядокъ (см. плотъ).

Однотесъ. Однотесомъ назыв. некрупные гвозди, которые вѣсятъ фунтовъ 20 въ тысячѣ штукъ.

Ожимина. Ожиминою называютъ нетолстое шинное желѣзо, употребляемое для большей прочности при соединеніи какихъ либо деревянныхъ штукъ, наприм. на натростокъ съ рулевой губой, когда онъ прикрѣпленъ только гвоздями; на соединеніе эту часть огибаютъ вокругъ шиннымъ нетолстымъ желѣзомъ разъ 5—6. Отсюда выраженіе: „ожимина положена".

Озды. Оздами называютъ толстые брусья, которые при постройкѣ всякаго деревяннаго судна кладутъ поперекъ его, причемъ концы оздъ укрѣпляются къ верхнимъ кромкамъ бортовъ судна, количество ихъ располагаютъ по размѣрамъ строящагося судна. На большомъ суднѣ ставятъ до 5—6 оздъ, а на малыхъ обыкновенно меньше, 2—3 озды. Озды служатъ нѣкоторымъ крѣпленіемъ судна въ поперечномъ разрѣзѣ въ предупрежденіе вдавливанія бортовъ во внутрь судна.

Окатка. 1) Когда буксиръ на аркахъ парохода при тихомъ ходѣ не переходитъ чрезъ нихъ, говорятъ: „окати буксиръ". 2) Когда пароходъ подходитъ изъ за каравана къ пристани, вслѣдствіе чего приходится ему держать носомъ на пристань, къ которой онъ долженъ пристать, тогда, пройдя караванъ, пароходъ отвертываетъ носъ отъ пристани и говорятъ: „окати или окатывай корму", т. е. выравнивай пароходъ съ пристанью.

Окладки. 1) Окладками называются куски дереза изъ дуба или березы, полѣньевъ дровъ, которыми окладываютъ на баржахъ деревянные кнехты и ухваты, чтобы ихъ не перетирало канатомъ, цѣпями или буксиромъ, когда они завертываются и крѣпятся на нихъ. Окладки ставятся къ кнехтамъ отъ палубы вертикально кругомъ и крѣпятся желѣзными гвоздями. На нѣкоторыхъ баржахъ окладки дѣлаются изъ толстаго полоснаго желѣза или изъ цѣльнаго куска котельнаго желѣза, онѣ огибаютъ кнехты въ видѣ трубки. 2) Окладками называютъ деревянные брусья, которыми окладываютъ на баржахъ кнехты, помпы, мачты и проч. Окладки у кнехтовъ или мачтъ замѣняютъ часть палубы около этихъ предметовъ и нарѣзаются на бимсы 2 фут., онѣ выходятъ

вверхъ палубы на одинъ вершокъ. Окладки придаютъ большую крѣпость основанію въ палубѣ мачтъ, кнехтовъ и шпилей.

Оковы. Оковами называютъ небольшія конусныя остроконечныя желѣзныя трубки; ихъ насаживаютъ на комлевые концы шестовъ для того, чтобы шестъ, которымъ рабочій упирается въ дно рѣки или судно, не скользилъ, а углублялся въ землю или дерево и рабочій не могъ бы „обшеститься“ (см. обшестился).

Околка. Околкою называется расколка льда около судовъ (см. борозда).

Опилки (остатки отъ распиловки лѣса, выдѣляющіеся отъ дѣйствія пилъ). Опилки на деревянныхъ судахъ употребляются, когда суда сдѣлаются водотечными днищемъ. Въ этомъ случаѣ опилки насыпаютъ въ кули, которые съ верхней стороны надрѣзываются. а за лузги (см. лузги) и за головы, гдѣ зашивка, причаливаютъ длинныя тонкія снасти; куль съ опилками спускаютъ съ носовой части судна въ воду, подводятъ подъ судно и за снасти, перетаскиваютъ подъ днищемъ изъ стороны въ сторону; въ это время опилки изъ куля выходятъ, стремятся къ верху, набиваются въ пазы днища и въ пазахъ размыкаютъ и тѣмъ не даютъ проникнуть водѣ въ судно чрезъ пазы. Такая операція повторяется нѣсколько разъ, пока не уничтожится течь баржи. Это единственное временное средство, которымъ уничтожаютъ водотечность деревяннаго судна.

Оползни или **оползины** на Волгѣ можно встрѣтить во многихъ мѣстахъ на нагорной сторонѣ; въ однихъ мѣстахъ они не велики, а въ нѣкоторыхъ очень большіе. Напримѣръ, въ Саратовѣ, въ 1884 году, Соколова гора сползла къ рѣкѣ, оползень былъ очень большой, много погибло строеній жилыхъ и нежилыхъ. Оползни очень большіе образовались въ подгорьѣ у Симбирска, гдѣ въ 1912 году нѣсколько домовъ упало, а нѣкоторые были близки къ паденію,—церковь алтаремъ нѣсколько покачнулась на восточную сторону и на срединѣ храма образовались трещины, такъ что она стала грозить паденіемъ. Вслѣдствіе оползней въ верхней части полотно желѣзно-дорожной вѣтки по берегу было испорчено. Симбирскіе оползни изучены и описаны геологами, изъ которыхъ проф. А. П. Павловъ посвятилъ имъ даже цѣлую книгу „Оползни Симбирскаго и Саратовскаго Поволжья“ (Москва 1913 г.). Есть и такіе оползни, какъ на Окѣ, верстахъ въ 5—7 выше Нижняго, гдѣ они вдались въ рѣку. Геологическая наука опредѣляетъ оползни какъ (боковое) скольженіе массъ горныхъ породъ по поверхности залегающихъ ниже слоевъ, благодаря влажности послѣднихъ, или когда они вообще слабо связаны. Проф. Павловъ различаетъ два типа волжскихъ оползней. Оползни одного типа, по его словамъ, ограничиваются только нижнею частью склона или береговой полосой. „Нѣкоторая часть поверхностнаго покрова этой береговой полосы отрывается отъ береговой полосы вслѣдствіе устраненія или ослабленія опоры снизу, вызываемаго размывомъ рѣчного ложа... Оползни другого типа захватываютъ почти весь высокій берегъ Волги отъ вѣнца до урѣза воды или большую его часть; движеніе начинается въ верхней его части, или во всякомъ случаѣ идетъ быстрѣе вверху, чѣмъ внизу и при движеніи верхнихъ тяжелыхъ массъ нижній покровъ берега сдвигается въ складки, покрывается буграми и складками.. Это оползни-надвиги. Самые большіе оползни Поволжья относятся или къ этому, или къ слѣдующему третьему смѣшанному типу. Симбирскіе и вольскіе оползни относятся къ первому типу—оползней соскальзыванія или оползней—сплывовъ. Ихъ причина—работа самой рѣки.

Опушка. Опушкою называютъ мелкій кустарникъ, ивнякъ и тальникъ, растущій на ярахъ и вообще на низкихъ берегахъ рѣки и не всегда затопляемый весенними водами, такъ что верхушки кустовъ остаются видными надъ поверхностью воды и служатъ въ нѣкоторой степени для судоходовъ береговой примѣтой. Когда видна опушка, иначе называютъ ее „лозой", говорятъ: надо держать вдоль лозы или вдоль опушки, чтобы не зайти пароходомъ на яръ (см. яръ).

Осадить. 1) Когда судно поставлено подъ грузъ, то прежде, чѣмъ начать погрузку, у него надо „осадить" бока, т. е. въ пазахъ прежней конопатки вбить глубже паклю, а если въ пазахъ слабо, то добавить пакли (пазы иначе назыв. „лады"). 2) При спускѣ баржи съ клѣтокъ говорятъ: баржу надо „осадить" ниже, т. е. выбить часть клѣточника.

Осадка—то-же, что и лебеза (см. лебеза), но немного больше ея; это также необходимый инструментъ при конопаткѣ судовъ. Ею предъ началомъ конопатки осаживаютъ въ пазахъ старую конопатку (поэтому и наз. ее осадкою) для того, чтобы пазы наполнить новой паклей; осадку производятъ прежде въ пазахъ, а затѣмъ начинаютъ конопатить судно.

Осередокъ. Осередкомъ называютъ песчаныя отмели въ рѣкѣ, расположенныя по срединѣ русла, на нѣкоторомъ разстояніи отъ береговъ. Осередки образуются отъ песчаныхъ наносовъ, и въ началѣ они бываютъ подводными, а затѣмъ наростаютъ выше и становятся видны надъ водой (сухой осередокъ). На сухомъ осередкѣ начинаетъ появляться растительность ивняка, тальника, который нарастаетъ выше, и такимъ образомъ осередокъ превращается въ большой островъ.

Основать. (Волжскій терминъ). Когда требуется привести въ движеніе что-либо съ помощію блоковъ, то берутъ два двухъ-шхивныхъ блока и между ними продергиваютъ въ шкива снасть, которую называютъ „основой", отсюда выраженіе: „тали основаны" (см. тали) или надо тали „основать".

Оснастить, оснастка (см. „разснастка").

Осокори, осокорь. Такъ называютъ на Волгѣ растущія по низьменнымъ берегамъ рѣкъ высокія деревья. Такіе осокори служили прежде лоцманамъ береговой примѣтой, замѣняя собою маяки.

Остойчивость. Остойчивостью называютъ способность сопротивляться постороннимъ силамъ, стремящимъ вывести судно изъ прямого его положенія. Многіе пароходы на Волгѣ особенной остойчивостью не обладаютъ и валятся то на одну сторону, то на другую. На такихъ пароходахъ имѣютъ балласты—бочки съ пескомъ, которыми держатъ пароходъ въ равновѣсіи и не даютъ долго держаться на одномъ боку.

Остопорить—значитъ остановить машину.

Островъ. Островомъ называется подводная часть суши на рѣкѣ, окруженная со всѣхъ сторонъ водою. Иногда острова бываютъ значительныхъ размѣровъ, покрытые мелкимъ кустарникомъ и вышиною равняющіеся пойменному берегу, въ нѣкоторыхъ же мѣстахъ на Волгѣ острова встрѣчаются съ вѣковыми на нихъ лѣсами. Такіе острова можно назвать древними; они довольно высоки и рѣдко заливаются весенними водами (соотвѣтствуютъ средней надпойменной террасѣ) и встрѣчаются больше въ низовой Волгѣ, ниже устья Камы, напр., повыше Тетюшъ верстъ на десять есть „Кабаній островъ", ниже Тетюшъ верстъ на 20 островъ „Сергіевскій" или „Реунъ", островъ „Ундоровскій" и т. д. Подобный же имъ островъ „Сомовскій", выше Васильсурска въ 25 верстахъ. Образованіе острововъ происходитъ отъ многихъ причинъ, встрѣчаются они въ нѣкоторыхъ мѣстахъ группами, именно

на широкихъ частяхъ долины рѣки, гдѣ она бываетъ до 40 вер., напр., ниже устья Камы, гдѣ, благодаря островамъ, приверхъ которыхъ занесенъ песками (Свѣтлая коса), Волга измѣнила теченіе и направилась къ лѣвому берегу (въ Чертыгъ), а старое русло Карѣевское осталось занесенное песками. Также богатыя островами плеса идутъ ниже Симбирска, ниже Самары и, наконецъ, вер. въ 40 выше Саратова, группа этихъ острововъ называется по своему количеству „40 острововъ". Всѣ большія группы острововъ, главнымъ образомъ, расположены у нагорнаго берега. Въ островныхъ мѣстахъ Волга измѣняетъ часто свое направленіе, въ особенности въ „40 островахъ" рѣка много разъ измѣняла свое направленіе, то вправо къ горному берегу (с. Чардыму), то между островами (Каюковка), то уходитъ въ лѣвую сторону, оставляя всѣ острова справа. Такіе групповые острова, повидимому, образовались не отъ осередковъ, а представляютъ собою пойменныя мѣстности, изрѣзанныя рѣкою въ теченіе многихъ лѣтъ. Острова иногда образуются отъ промыванія поймъ, гдѣ сначала образуется очень узкій протокъ, а потомъ его теченіемъ размываетъ и онъ дѣлается очень широкимъ и превращается въ воложку, а иногда дѣлается и кореннымъ русломъ, наприм., пониже Казани первоначально промыло въ поймѣ неширокій протокъ, гдѣ лѣтъ 40—50 назадъ услонскія женщины ѣздили въ лодкахъ и возили въ Казань молоко, чрезъ нѣкоторое время образовалась изъ этого протока воложка, стали ходить въ нее пароходы, и воложку эту волгари назвали Молочной, а теперь она сдѣлалась коренной Волгой, а старую коренную Волгу заноситъ пескомъ, и самый островъ все больше и больше срѣзывается, такъ что отъ него скоро не останется и слѣда. Такимъ образомъ при измѣненіи русла рѣки острова исчезаютъ, они исчезаютъ еще и потому, что не рѣдко въ приверхѣ острова воложку начинаетъ заносить пескомъ, она заростаетъ кустарникомъ т. е. островъ соединяется съ поймой или кореннымъ берегомъ, какъ выше Макарья у Керженца, гдѣ въ коренной Волгѣ образовался затонъ (см. затонъ), а Волга отклонилась вправо, оставя островъ съ лѣвой стороны.

Отбойный 1) Такъ выражаются про вѣтеръ иногда капитаны на пароходахъ и вообще волгари, когда при сильномъ вѣтрѣ и волненіи не представляется возможнымъ идти пароходамъ, въ особенности съ буксирными возами. Въ этихъ случаяхъ пароходы останавливаются нерѣдко на якоря и пережидаютъ. 2) Также „отбойнымъ" называютъ быстрое теченіе рѣки въ весенній разливъ; буксирные пароходы съ возами въ такихъ мѣстахъ работаютъ машинами усиленнымъ ходомъ, но пароходъ часто не двигается съ мѣста; иногда въ такихъ мѣстахъ бьются часовъ 5—6 и болѣе и едва-едва выходятъ изъ быстринъ. Отсюда выраженіе: вода отбойная, подъема нѣтъ, т. е. очень быстро.

Отвальный (см. вѣтеръ).

Отвалъ или **отваливать**—значитъ отойти на пароходѣ отъ пристани или отъ борта другого судна (морской терминъ „отшвартовать").

Отводный брусъ. Отводнымъ брусомъ наз. такой брусъ, которы йустраивается на каждомъ пароходѣ (кромѣ винтовыхъ или заднеколесныхъ) и проходитъ по бокамъ или сторонамъ корпуса судна отъ носа до кормы, причемъ онъ ставится ниже борта на одинъ или $1^1/_2$ фута и на разстояніи отъ корпуса противъ гребного вала и колеса по размѣру длины колесныхъ плицъ, а на носу и кормѣ подходитъ почти вплотную къ корпусу и представляетъ съ боку видъ овала. Наружная сторона отводнаго бруса обшивается желѣзной полосой, а самый брусъ укрѣпляется на кронштейнахъ (см. кронштейны). Отводный брусъ предохраняетъ колеса отъ поломокъ при ударахъ парохода о пристань или судно. Къ кормѣ

отводъ выпускается въ наружную сторону на 1 или $1^1/_2$ сажени и закрываетъ собою перо руля. На отводахъ съ обѣихъ сторонъ судна отъ колесныхъ кожуховъ устраиваются каюты для помѣщенія служащихъ и для другихъ надобностей (см. кожуховыя каюты и кожухъ).

Отводъ—отводный брусъ.

Отвѣсной ковшъ. Такъ называется овальной формы небольшого размѣра деревянный пологій съ рукояткой ковшъ, служащій для вывѣрки зерна на вѣсахъ при погрузкѣ его въ судно насыпью.

Отвѣсъ. 1) Отвѣсомъ у плотниковъ, употребляемый въ судостроеніи, называется тонкій шнуръ съ гирькою на концѣ, прикрѣпленный другимъ концомъ къ вершинѣ прямоугольнаго треугольника, для провѣрки вертикальныхъ предметовъ. 2) Отвѣсомъ также называютъ выписку съ подробнымъ обозначеніемъ нумера, вѣса, брутто и нетто, товарныхъ мѣстъ, погруженныхъ въ судно. 3) Отвѣсъ составляется ежедневно на погруженное количество пудовъ хлѣба въ зернѣ розсыпью въ судно на каждый день.

Отдать (волжскій терминъ). 1) Отдать якорь, бросить якорь, иногда говорятъ: „клади якорь", „положь якорь". 2) Отдать какую-либо снасть, чалку—значитъ свернуть ее съ кнехта и проч.

Отдача (старинный волжскій терминъ). Когда по Волгѣ плавали расшивы, онѣ тянулись противъ теченія бечевою силою людей (бурлаковъ). Дойдя до такого мѣста, гдѣ данной стороной рѣки идти дальше было нельзя, вслѣдствіе отмелей или быстраго теченія, острова и проч. и чтобы обойти такое мѣсто, расшиву подтягивали къ берегу, брали людей на судно и посредствомъ подачи (см. подача) или рысковъ переходили на другую сторону. Такія мѣста остановокъ и называли отдачей. Другой стороной расшивы шли также до слѣдующей отдачи. Такія мѣста „отдачъ" судоходцамъ были извѣстны и они ихъ знали твердо, потому, что въ то время перевальныхъ маяковъ не существовало. Теперь съ введеніемъ обстановки рѣки предостерегательными знаками слово „отдача" замѣнилось „переваломъ".

Отливистый берегъ, песокъ—то-же, что отмелый, отлогій и проч.

Отливъ. Отливы происходятъ въ устьяхъ рѣкъ, вслѣдствіе выгоннаго вѣтра съ рѣки въ море. Въ устьѣ Волги, наприм., выгонный вѣтеръ—сѣверный, сѣверо-восточный, выгоняетъ воду изъ устья ниже Астрахани на два-три фута, а иногда и болѣе, что, конечно, зависитъ отъ продолжительности вѣтра, дующаго въ одномъ направленіи. Вслѣдствіе такого явленія суда съ глубокой осадкой входить съ моря въ Волгу не могутъ и выжидаютъ благопріятнаго времени, когда стихаетъ вѣтеръ и повысится уровень воды.

Отличительные огни. Суда и плоты, плавающіе по рѣкамъ, озерамъ и каналамъ въ ночное время во всякую погоду, отъ восхожденія до захожденія солнца, должны имѣть установленныя судоходными правилами (глава II, §§ 11—21) отличительные огни, безъ которыхъ плаваніе судовъ и плотовъ не допускается. Исключеніе изъ этого правила для нѣкоторыхъ рѣкъ, или отдѣльныхъ частей ихъ, допускается не иначе, какъ по особому разрѣшенію министра путей сообщенія.

Отломная. Отломною на судахъ называютъ канатъ, завозимый съ судна для того, чтобы измѣнить его направленіе. Когда судно, идущее кверху, не можетъ извернуться, вслѣдствіе узкости и кривизны переката или въ крутомъ поворотѣ, тогда съ него завозился въ ту сторону, куда ему нужно оттянуть, якорь со вчаленнымъ канатомъ. Тогда говорили:

„надо подать отломную". Такіе маневры нерѣдко употреблялись прежде на коноводныхъ машинахъ, кабестанахъ и туерахъ, когда они со своими возами безъ отломной не могли обойтись.

Отмашка. Отмашкою называется сигналъ, употребляемый при встрѣчѣ судовъ другъ съ другомъ. Днемъ отмахиваютъ флагомъ-манишкой (см. манишка), а ночью фонаремъ, и при этомъ сигналъ оставляется на томъ мѣстѣ, откуда махали, до полученія отвѣтнаго сигнала (§ 31) (см. „сигналъ").

Отсѣки. Отсѣками наз. поперечныя и продольныя переборки на судахъ, перевозящихъ жидкіе груза—нефть и керосинъ наливомъ (см. нефтянка).

Оттѣняетъ Когда въ ночное время, даже при тихой и ясной погодѣ, отъ горъ или растущаго лѣса по берегу рѣки, гдѣ идетъ судовой фарватеръ, падаетъ тѣнь на рѣку иногда довольно на значительное разстояніе отъ берега въ стрежень и заслоняетъ собою очертаніе береговой линіи, говорятъ „оттѣняетъ". Вслѣдствіе такого оттѣненія трудно бываетъ опредѣлить разстояніе отъ берега, отчего трудно изъ опасенія удариться о берегъ бываетъ ориентироваться идущимъ въ такихъ мѣстахъ судамъ; уклоняться же далеко отъ берега иногда препятствуютъ отмели съ противоположной стороны или встрѣчныя или стоящія на якорѣ суда.

Оттяжка. 1) Когда какой-либо предметъ нужно отъ прямого положенія, по которому его передвигаютъ, направить въ сторону, говорятъ: подать „оттяжку", т. е. оттянуть или передвинуть въ сторону. 2) Оттяжкою называютъ на нѣкоторыхъ буксирныхъ пароходахъ канатъ, который помогаетъ при оборотѣ развернутся съ буксируемыми судами. Вслѣдствіе какихъ-либо препятствій, тяжести воза, вѣтра или, наконецъ, узкости фарватера, бываетъ трудно это сдѣлать и тогда прибѣгаютъ къ оттяжкамъ, т. е. берутъ нетолстую снасть, срединою ея причаливаютъ къ буксиру у кормы парохода, концы же снасти передаются на носъ парохода по закожуховымъ каютамъ и колесамъ, причемъ укорочиваютъ, навертываютъ на шпиль снасть съ той стороны, въ которую сторону нужно дѣлать оборотъ. Такимъ образомъ пароходъ, благодаря оттяжкѣ, быстрѣе поворачивается. Въ особенности большое значеніе имѣютъ оттяжки на пароходахъ, буксирующихъ плоты, такъ какъ при тяжести воза пароходы плохо слушаются руля; при боковыхъ же вѣтрахъ они только и управляются „оттяжками", имѣя ихъ всегда готовыми.

Отурило или **отурить**. 1) Отурить (или растурить) значитъ развернуть на водѣ судно внизъ носомъ или наоборотъ. 2) Когда судно, идущее подъ парусомъ, при внезапной перемѣнѣ вѣтра ставится внизъ носомъ (см. облобачило), говорятъ „отурило". Въ старину, когда суда ходили на парусахъ, въ крутыхъ колѣнахъ или поворотахъ рѣдко когда суда не отуривало. Въ связи съ этимъ разсказываютъ, что произошло названіе двухъ селеній выше Романова, гдѣ Волга имѣетъ крутой поворотъ; одно носитъ оффиціальное названіе „Погостъ Богоявленскій" на правомъ берегу, а другой наз. „Приходъ Вознесенскій" на лѣвомъ берегу. У волгарей же эти селенія носятъ названія: Отура и Ошмара. Будтобы, разсказываютъ старожилы, а можетъ быть придумали и бурлаки, когда разъ въ этомъ поворотѣ проходили суда подъ парусомъ въ праздничный день во время богослуженія въ церквахъ этихъ селеній, то священникъ, совершавшій службу, видѣвши изъ окна, какъ обернуло судно съ парусомъ внизъ носомъ, громко вскрикнулъ: батюшки, „отурило"!!! Съ тѣхъ поръ это село, „Погостъ Богоявленскій", называютъ „Попъ Отура" или просто „Отура". Аналогично съ этимъ, и въ церкви „Прихода

Вознесенскаго" ту же картину увидѣлъ священникъ изъ окна и также громко сказалъ: батюшки, „ошмарило"! Съ тѣхъ поръ это село и называютъ „Попъ Ошмара", или просто „Ошмара".

Отчалить. Значить отпустить, освободить конецъ снасти, которой прикрѣплено судно или лодка къ другому судну или пристани.

Оцѣпъ. Въ крестьянствѣ оцѣпомъ наз. журавъ, журавецъ, перевѣсъ, слега,—жердь, прикрѣпленная къ матицѣ. Въ деревняхъ посредствомъ оцѣпа достаютъ воду изъ колодца. Оцѣпъ въ дѣйствіи своемъ представляетъ изъ себя рычагъ (см. рычагъ). На волжскихъ судахъ посредствомъ оцѣпа выгружаютъ изъ трюма судна товарныя мѣста, а иногда каменный уголь въ корзинахъ. Оцѣпъ назыв. толстую жердь длиною 4—5 саженъ. Дѣйствуетъ оцѣпъ такимъ образомъ: около люка ставятъ козлы вышиною до 2-хъ саж., кверху козелъ прикрѣпляется оцѣпъ близко къ комлевому концу, гдѣ у него будетъ точка опоры; къ комлю оцѣпа причаливается нетолстая снасть съ петлею, а къ вершинѣ такая же снасть въ два конца. Такимъ образомъ комлевой конецъ оцѣпа опускается книзу надъ люкомъ. Люди, находящіеся въ трюмѣ, задѣваютъ товарное мѣсто, а рабочіе на палубѣ начинаютъ тянуть за другой конецъ жерди снастью книзу до тѣхъ поръ, пока не выйдетъ товарное мѣсто на палубу.

Очагъ. Очагомъ наз. мѣста, устраиваемыя на безпалубныхъ судахъ—гусянахъ, баркахъ и проч. для приготовленія горячей пищи судорабочимъ. Устройство очаговъ весьма несложное: сколачивается изъ досокъ четырехъ-угольный ящикъ 2×2 аршина, а иногда и 3×3 аршина, вышиною около $^1/_2$ арш. Ящикъ устанавливается въ носовой части подъ шакшей (см. шакша) на копани (дно судна) и заполняется землей. На этой землѣ разводится огонь въ видѣ костра, надъ костромъ подвѣшиваютъ чугунный котелъ, въ которомъ и приготовляется пища, а по окончаніи приготовленія пищи костеръ заливается. Въ холодное осеннее время на очагѣ рабочіе иногда устраиваютъ себѣ мѣсто для спанья, такъ какъ прогрѣтая земля долго не остываетъ и они этимъ тепломъ и пользуются. Иногда костеръ на очагѣ разводится для просушки промокшей у рабочихъ одежды.

Очистить—значить освободить якорный канатъ. Когда поднятый изъ воды якорь запутывается шеймой или снастью около роговъ, говорятъ: надо „очистить";—тоже говорятъ и про другія снасти, при употребленіи ихъ во время разныхъ работъ на суднѣ, когда онѣ бываютъ въ безпорядкѣ и задѣли за кнехты и др. предметы.

Очко. Очкомъ называютъ на судахъ петлю на концѣ чалокъ, которыми надѣваются на кнехты; очко имѣетъ собою овальный видъ, длиною до $1^1/_2$ аршина.

Ошва. Ошвою въ судостроеніи называютъ боковую часть строящагося судна, такъ, наприм., когда установлены шпангоуты (копани), дѣлаютъ боковую обшивку, толщина которой на баржахъ 2—$2^1/_2$ вершка.

Ошивина (морск. терминъ „шкаторина"). Такъ называютъ снасть, которая вшита по краямъ кругомъ всего паруса. Когда парусъ въ дѣйствіи, ошивина предохраняетъ парусъ, чтобы полотнища не разрывало вѣтромъ.

Ошкимить—значитъ обвить тонкой бечевкой—шкимушкой (см. шкимушка) какую-либо снасть, напр. конецъ суки, чалку и т. п. для предохраненія этой части снасти отъ перетиранія.

Ошмарило—то-же, что отурило (см. отурило).

П.

Паводокъ. Паводкомъ называютъ прибылую воду въ рѣкѣ послѣ спада весенних водъ. Паводки на Волгѣ бываютъ иногда лѣтомъ вслѣдствіе выпаденія обильныхъ дождей въ верховьяхъ рѣки или ея притокахъ. Паводки бываютъ въ разное время лѣта, такъ, наприм., Петровскіе въ іюнѣ мѣс., Ильинскіе въ іюлѣ мѣс. и Успенскіе въ августѣ мѣс., а также осенніе. Подъемъ воды въ рѣкѣ отъ паводковъ въ верхнемъ и среднемъ теченіи доходитъ иногда въ зависимости отъ осадковъ отъ 4 вершковъ до аршина и болѣе. Часто судоходцы пользовались паводками для прохода черезъ перекаты груженыхъ судовъ безъ паузковъ. Съ введеніемъ на Волгѣ и ея притокахъ землечерпательнаго каравана и при отсутствіи большихъ паводковъ перекаты расчищаются землечерпаніемъ (см. вода).

Пазуха. Пазухою у плавучихъ доковъ (см. докъ) называютъ выступъ въ верхней части бортовъ на обѣ стороны.

Пазы. Въ деревянномъ судостроеніи пазами называютъ щели, образовывающія при соединеніи досокъ между собою, наприм., днищевой, бортовой обшивки и палубной (см. „лады“). Пазы между обшивками, для того чтобы въ судно не проникала вода, проконопачиваются (см. конопатка).

Пакля. Паклею называютъ расщипанныя въ волокна пряди смольныхъ старыхъ канатовъ. Пакля обыкновенно употребляется для конопатки деревянныхъ судовъ.

Палгунъ (см. шпиль).

Палуба. Палубою называютъ на суднѣ покрышу сверху во всю длину и ширину его. Она представляетъ горизонтальные сплошные досчатые помосты, настланные на бимсы. Палуба на баржахъ настилается изъ теса или пластинъ до $1^1/_2$ вершковъ толщиною, она не красится, а смолится, пазы же послѣ конопатки для того, чтобы не проникала въ трюмъ баржи вода, заливаются разогрѣтымъ варомъ (см. варъ).

Пароходныя, т. наз. нижнія палубы, дѣлаются въ шпунтъ изъ елевыхъ досокъ шириною около 4-хъ дюймовъ, толщиною 2 дюйм. и конопатятся паклею. Пазы и вся палуба шпаклюются и окрашиваются. Вторая палуба дѣлается изъ елевыхъ досокъ въ шпунтъ, толщиной отъ $^7/_8$ до одного дюйма, шпаклюется и застилается равендукомъ, который сверху закрашивается.

Палубная прислуга. На Волгѣ такъ называютъ матросовъ на пароходахъ, которые исполняютъ палубную и другую, касающуюся ихъ, работу, напр.: уборку палубы, мытье и чистку ея, подъемку якоря, подачу чалокъ, наметку, выѣздъ въ лодкѣ и все къ тому относящееся до дежурства или вахты, посмѣнно, какъ на нижней, такъ и на верхней палубахъ включительно.

Палубникъ. Такъ называются доски, заготовляемыя на лѣсныхъ складахъ. Баржевой палубникъ бываетъ размѣрами: длиною 6—7 саж. 3×7 дюйм, для пароходныхъ палубъ 5—6 саж. 2×3 дюйм., для верхнихъ палубъ $^7/_8 \times 2^1/_2$—3 дюйм. и дѣлается въ шпунтъ (см. шпунтъ).

Пальцы. Пальцами на судахъ называютъ дубовыя или березывыя короткія около $^1/_4$ арш. палочки, не болѣе 2 дюймовъ толщины, вдѣланныя въ огниво (см. огниво), на концѣ губы; за нихъ иногда закрѣпляютъ снасть отъ руля (руль-тали) и т. п.; отсюда выраженіе: „заверни снасть за пальцы“.

Панеръ (волжскій терминъ). Когда на пароходѣ или баржѣ поднимается или выхаживается изъ воды отданный съ судна якорь, къ которому судно въ это время подходитъ настолько близко, что цѣпь или снасть, за которую поднимаютъ якорь, становится въ вертикальномъ положеніи, но поднимаемый якорь еще не отдѣлился отъ дна рѣки, говорятъ: „якорь на панерѣ".

Пантоны—квадратные или продолговатые ящики барачной постройки, причемъ крыша ихъ дѣлается такой же прочной, какъ днище и бока, проконопачены. На пантонахъ устраиваются чрезъ рѣки мосты. На пантонахъ же въ нѣкоторыхъ случаяхъ устраиваются мостки у пристанскихъ дебаркадеровъ. Въ послѣднее время устраиваются пантонные доки. Они состоятъ изъ нѣсколькихъ частей. Такіе доки имѣютъ предъ другими то преимущество, что въ докъ можетъ быть введено судно самаго большого на Волгѣ размѣра, и представляютъ большое удобство для ремонта подводныхъ частей судна. Такіе доки могутъ функціонировать только въ мѣстахъ, гдѣ рѣка защищена отъ вѣтровъ и волненія, а потому ихъ ставятъ гдѣ-либо въ воложкѣ, за островомъ, или въ центрѣ небольшой рѣки, гдѣ не можетъ быть сильнаго волненія.

Пароходъ—судно, приводимое въ движеніе силой помѣщенной въ немъ паровой машины. Въ колесномъ пароходѣ двигательнымъ аппаратомъ являются два сидящія на общей оси по обѣимъ сторонамъ судна колеса съ лопастями. Такіе пароходы назыв. колесными. На винто-

Рис. 20. Буксирный колесный пароходъ „Воля" Д. В. Сироткина.

вомъ пароходѣ, во многихъ отношеніяхъ болѣе совершенномъ, имѣется одинъ или два винта изъ литой стали или бронзы, которые прикрѣплены къ судну ниже уровня воды между кормою судна и рулемъ. Винты эти при вращеніи своемъ вокругъ оси взвинчиваютъ воду и такимъ образомъ двигаютъ судно. Такіе пароходы назыв. винтовыми.

Кабестанные пароходы приводились въ движеніе также паровою машиною въ 30—60 силъ, помѣщающейся въ корпусѣ судна, посредствомъ особо устроеннаго на палубѣ вертикальнаго ворота, наз. „шкивомъ", на который навертывался канатъ отъ завезеннаго впередъ судна якоря (см. кабестанъ). Туерные пароходы приводились въ движеніе паровою

машиной въ 30—40 силъ съ помощію особаго механизма (горизонтально расположенныхъ двухъ желѣзныхъ валовъ—барабановъ) и тянулись по цѣпи, положенной по дну рѣки (см. „туеръ“).

Пароходы, какъ извѣстно, изобрѣтены американцемъ Фультономъ. Изобрѣтеніе это относится къ самымъ первымъ годамъ прошлаго столѣтія и въ 1803 году Фультонъ приспособилъ въ Америкѣ первый паровой котелъ и машину къ лодкѣ. Винтовые-же пароходы впервые были выстроены въ Англіи Эриксономъ и Смитомъ въ 1836 году. Въ началѣ прошлаго столѣтія наше правительство вело съ Фультономъ переговоры о введеніи паровыхъ судовъ въ Россіи. Однако, переговоры эти не имѣли никакихъ серьезныхъ результатовъ, такъ какъ Фультонъ не представилъ своевременно требуемыхъ правительствомъ чертежей и моделей изобрѣтеннаго имъ парохода.

Оффиціальное возникновеніе пароходства въ Россіи слѣдуетъ отнести къ 1817 году, хотя существуютъ нѣкоторыя указанія, что нѣкто В. В. Всеволожскій чуть-ли еще не въ 1816 году проѣхалъ Камой и Волгой до Казани на пароходѣ, построенномъ на его Пожвенскомъ заводѣ П. Г. Соболевымъ. Повидимому самъ Всеволожскій не придавалъ серьезнаго значенія своимъ опытамъ съ пароходами, и они были для него не столько дѣломъ, сколько забавой. Въ общемъ, до сороковыхъ годовъ прошлаго столѣтія русское пароходство едва подавало признаки существованія, и это видно изъ того, что съ начала постройки перваго парохода, т. е. въ 1813 году по 1824-й годъ, было построено всего пять пароходовъ отъ 6 до 30 силъ каждый, съ 1824 г. по 1834 г., слѣдовательно въ теченіе десяти лѣтъ, съ 1834 г. по 1836 годъ, т. е. въ теченіе двухъ лѣтъ, и съ 1836 по 1846-й годъ опять же въ теченіе десяти лѣтъ прибавлялось только по одному пароходу въ каждый изъ перечисленныхъ періодовъ, всего же съ 1813 г. съ начала возникновенія пароходства на Волгѣ по 1846 годъ, т. е. въ теченіе 33 лѣтъ, построено было только восемь пароходовъ. Очевидно, что первоначальное развитіе пароходства въ Россіи шло очень медленно, т. е. также, какъ въ Америкѣ и Англіи, а потому началомъ развитія пароходства можно считать съ 1846 года. Оно не выходило изъ предѣловъ опыта и не приносило, какъ видно, въ то время существенной пользы русскому торговому промышленному движенію. Причина этого крылась въ той привиллегіи, которая была предоставлена въ 1817 году Берду. Это подтверждается и тѣмъ, что положеніе вещей сразу измѣнилось, какъ только въ 1843 году право буксирнаго пароходства предоставлено было всѣмъ желающимъ, съ разрѣшенія одного главнаго управленія путей сообщенія. Правительство признало, что только на второстепенныхъ и особенно незначительныхъ водяныхъ путяхъ могутъ быть для поощренія пароходства и привлеченія къ нему капиталистовъ даваемы привиллегіи. Это постановленіе подѣйствовало на русское пароходство оживляющимъ образомъ. Всего сильнѣе оно отозвалось на волжскомъ пароходствѣ, гдѣ стали вводиться буксирные, пассажирскіе и кабестанные пароходы. Пароходное дѣло на Волгѣ, къ сожалѣнію, развилось безъ всякой прямой поддержки правительства, люди же, руководящіе развитіемъ этого дѣла, не имѣли техническаго образованія, въ большинствѣ это были самоучки, и только нѣсколько позднѣе на заводахъ, исполнявшихъ заказы пароходовъ, появились техники. Такимъ образомъ, исторія волжскаго пароходства съ введеніемъ парового двигателя, въ виду большой производительности развиваемаго имъ движенія, быстро распространилось на Волгѣ и притокахъ и перевернуло весь строй прежняго судоходства. Замѣна парусовъ паромъ, лямки бурлаковъ и лошадей—буксирами, прежде всего

отразилось на судостроительной архитектурѣ, вытѣснивъ всѣ старинныя расшивы и коноводныя машины, и взамѣнъ ихъ для перевозки грузовъ появились буксирные пароходы и баржи, которые въ послѣднее время

Рис. 21. Буксирный пароходъ съ баржей подъ парусомъ.
(*Фот. О. О. Неуструева*).

поражаютъ своими размѣрами, какъ въ 75 саженъ длины и 10 саженъ ширины, способныхъ поднять груза до 500—600 тысячъ пудовъ. Такимъ образомъ введеніе паровой силы на волжскомъ бассейнѣ, кромѣ судостроенія отразилось и на экономическомъ бытѣ значительной части населенія. Мы были свидѣтелями прошлаго, когда до появленія буксирныхъ пароходовъ на Волгѣ было распространено въ сильной степени бурлачество, дававшее заработокъ арміи бурлаковъ болѣе трехсотъ тысячъ человѣкъ. Съ введеніемъ пароходовъ, бурлацкая тяга людей замѣнилась пароходами и старинныя расшивы, мокшаны, коноводныя машины со своими подчалками отошли въ область преданія, уступивъ свое мѣсто паровымъ судамъ и баржамъ.

Пароходство въ связи съ судоходствомъ. Первые появившіеся пассажирскіе пароходы на Волгѣ не имѣли такого техническаго усовершенствованія и тѣхъ удобствъ для пассажировъ, какое мы видимъ и какимъ оно намъ представляется въ настоящее время. На современныхъ трехъэтажныхъ пароходахъ имѣются теперь всѣ удобства: комфортабельная обстановка, электрическое освѣщеніе, паровое отопленіе, библіотеки, отдѣльныя одномѣстныя каюты, ванны и проч. До 1870 года пассажирскіе пароходы плавали по Волгѣ одноэтажные, надпалубныхъ настроекъ не было, о нихъ тогда не имѣли понятія, пассажирскія помѣщенія I и II-го классовъ находились въ трюмѣ парохода, причемъ I-й классъ помѣщался въ носовой части, надъ нимъ на палубѣ устроена была рубка, служащая столовой и вмѣстѣ съ тѣмъ изъ оконъ рубки пассажиры I класса могли любоваться видами Волги. Второй классъ находился въ кормовомъ трюмѣ, т. к. средняя часть судна парохода занималась машиною и котлами и небольшимъ люкомъ для склада дровъ, употребляемыхъ на отопленіе паровыхъ котловъ. Каюты въ классныхъ помѣщеніяхъ были общія —одна общая мужская и отдѣльная общая дамская, отдѣльныхъ же одномѣстныхъ каютъ не было. Классныя пассажирскія помѣщенія отапliва-

лись посредствомъ чугунныхъ и желѣзныхъ печей дровами и освѣщались керосиновыми лампами, какъ и всѣ остальныя помѣщенія служащихъ парохода. При такомъ отопленіи урегулировать температуру въ помѣщеніяхъ было невозможно (то было жарко, то холодно), кромѣ тогоотъ топки печей каюты наполнялись дымомъ, копотью, пылью и т. п. Пассажиры

Рис. 22. Старинный самолетскій пароходъ.

третьяго класса помѣщались на палубѣ, отъ дождя и вѣтра ничѣмъ не защищались, кромѣ того вылетавшія изъ дымовыхъ трубъ искры падали на багажъ и на пассажировъ, и прожигали одежду на пассажирахъ и багажъ. Товары грузились только на палубѣ, не болѣе 2-хъ—4-хъ тысячъ пудовъ, гдѣ вмѣстѣ съ тѣмъ частію нагружались дрова для отопленія машинъ, а въ трюмѣ на срединѣ находился небольшой люкъ, гдѣ размѣщался багажъ пассажировъ. Позднѣе стали устраивать надъ палубой тентъ (желѣзная крыша), а съ боковъ загражденіе изъ парусиновыхъ шторокъ, или занавѣси. Штурвальныхъ рубокъ на капитанскомъ мостикѣ, гдѣ помѣщался штурвалъ и находились капитанъ и лоцмана, не было, а вмѣсто рубки устраивалась надъ штурваломъ желѣзная крыша, поддерживаемая по угламъ желѣзными стойками, защищенная отъ дождя и вѣтра съ боковъ парусиновыми шторами. Позднѣе надъ палубой стали устраивать сплошную крышу, а съ боковъ загораживать рейкой, что дало возможность пассажирамъ 3-го класса спасаться отъ искръ, отъ дождя и отъ вѣтра. Стали устраивать штурвальныя рубки—надстройку крыши или т. наз. вторую палубу, на которой ставились диваны и столы, гдѣ классные пассажиры имѣли возможность въ хорошую погоду выходить изъ мурейныхъ своихъ помѣщеній для прогулки, любоваться видами Волги и подышать свѣжимъ воздухомъ. Служащіе парохода помѣщались въ кожуховыхъ каютахъ, матросы въ носовомъ люкѣ, а кочегары въ кормовомъ.

Такимъ образомъ развитіе пароходнаго дѣла на Волгѣ и притокахъ нужно считать съ 1846 года, когда на Волгѣ появилось первое пароходное общество подъ фирмою „Пароходное О-во по Волгѣ, учрежденное въ 1843 году“. Иниціаторами этого общества были иностранцы — Кейли и Рентгенъ, которымъ пришлось приложить не мало труда и уси-

лій для того, чтобы въ виду предшествовавшихъ неудачъ пароходнаго дѣла, сплотить и собрать общество изъ русскихъ предпринимателей. А это было необходимо, такъ какъ во времена Императора Николая I и графа Канкренъ, правительство не очень то было расположено передавать въ руки иностранцевъ крупныя русскія предпріятія.

Болѣе широкое развитіе пароходства на Волгѣ начинается съ начала шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, т. е. съ уничтоженіемъ крѣпостного права. Съ этого времени наступаетъ блестящій экономическій расцвѣтъ всего волжскаго пароходства: пароходы стали появляться болѣе усовершенствованные въ техническомъ отношеніи. Послѣ 19 февраля 1861 года, когда изъ деревень крестьяне потянулись въ города, оставляя свой старинный промыселъ, начали пріобрѣтать взамѣнъ парусныхъ судовъ и коноводныхъ машинъ пароходы. Такимъ образомъ пароходное дѣло на Волгѣ и притокахъ стало развиваться, тогда какъ до этого времени на Волгѣ плавало всего лишь—пассажирскихъ пароходовъ—47, буксирныхъ—115, кабестанныхъ—25 и забѣжекъ—30.

Ниже помѣщаемъ списокъ пароходовъ со времени возникновенія и до 1860 года. (Свѣдѣнія эти взяты изъ книги „Библіотека для чтенія“ томъ 93-й).

Сколько у фирмы пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Названіе пароходовъ.	Значеніе пароходовъ.	Число номинальныхъ силъ.
1	Алексѣеву	Анна	буксирн.	70
3	Алабову	Волга	„	60
		Михаилъ	„	60
		Св. Николай	„	120
2	Агабжанову.	Звѣда	„	60
		Орелъ	„	120
3	Блинову	Воевода	„	120
		Левъ	кабестан.	60
		Голубь	забѣжка	40
1	Баркову	Каспмовъ	буксирн.	30
1	Баранову	Прогрессъ	„	40
11	Пароходному О-ву „по Волгѣ“ учрежденному въ 1843 году.	Ахтуба	„	60
		Бѣлый	„	60
		Волга	„	250
		Геркулесъ	„	460
		Кама	„	300
		Москва	„	170
		Ока	„	100
		Поспѣшный	„	200
		Самсонъ	„	460
		Царь	пассаж.	70
		Царица	„	70
1	Всеволожск.	Пажва	буксирн.	30
1	Вольтеру	Кокериль	„	120
1	Вяземскому	Ольга	буксирн.	60
1	Граву	Корниловъ	„	80
21	Пароходному Обществу „Самолетъ“, учрежденному въ 1858 году.	Быстрый	пассаж.	60
		Легкій	„	60
		Нимфа	„	40
		Прогрессъ	„	60
		Проворный	„	60
		Ундина	„	40
		Экстра	„	15
		Гонецъ	„	40
		Денеша	„	80
		Курьеръ	„	60
		Никса	„	30
		Наяда	„	30
		Поспѣшный	„	60
		Рыбинскъ	„	60
		Русалка	„	45
		Сирена	„	30
		Тверь	„	60
		Телеграфъ	„	70
		Эстафетъ	„	60
		Ярославль	„	60
		Д. Кокериль	„	120
6	Пароходн. О-ву „Вулканъ“ учр. совм. съ Самолетомъ.	Богатырь	кабестан.	60
		Владиміръ	„	60
		Удалой	забѣжка	40
		Солов. Разб.	„	40
		Работникъ	„	120
		Жаръ-птица	„	40

Сколько у фирмы пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Названіе пароходовъ.	Значеніе пароходовъ.	Число номинальныхъ силъ.
	Пароходн. О-ву „Кавказъ и Меркурій“ учрежденному въ 1849 году.	Пожарскій.	буксирн.	200
		Гермогенъ.	„	200
		Мининъ.	„	200
		Православ.	„	200
		Сильвестръ.	„	120
		Адашевъ	„	120
		Сусанинъ	„	80
		Карачевъ	„	60
		Любинъ	„	60
		Изюмъ	„	60
20		Дадашевъ	„	50
		Купецъ	пассаж.	80
		Молодецъ	„	60
		Лоцманъ	„	60
		Бурлакъ	„	60
		Сибирякъ	„	80
		Н.-Новосел.	„	120
		Н.-Новгород	кабест.	30
		Проворный	забѣжка	24
		Скороходъ	„	24
	Пароходному О-ву „Польза“ учрежден. въ 1853 году.	Саратовъ	буксирн.	60
		Казань	„	60
		Муромъ	„	60
		Молога	„	120
10		Самара	„	60
		Шексна	„	50
		Калязинъ	пассаж.	45
		Симбирскъ	„	60
		Угличъ	„	45
		Череповецъ	„	30
	Камско-Волжскому Пароходному Обществу учрежденному въ 1854 году.	Луна	буксирн.	120
		Заря	„	60
		Орелъ	„	80
		Стрѣла	„	60
		Комета	„	120
		Нева	„	100
		Волна	„	100
		Дельфинъ	„	120
16		Кандія	„	120
		Бенардаки	„	140
		Богатырь	„	120
		Сормово	„	140
		Астраханъ	кабест.	50
		Камышинъ	„	24
		Чайка	забѣжка	24
		Чижикъ	„	24
	Парох. О-ву „Дружина“, учрежден. въ 1858 г.	Импер. Марія	буксирн.	120
		Александръ	„	120
		Константинъ	„	120
		Николай	„	120
16		Петръ Велик.	„	120
		Россія	„	120
		Лебедь	„	40
		Уфа	„	80
		Ив. Великій	„	120
		Алексѣй	пассаж.	35

Сколько у фирмы пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Названіе пароходовъ.	Значеніе пароходовъ.	Число номинальныхъ силъ.
	Тоже О-ву Дружина.	Сергій	пассаж.	80
		Димитрій	„	80
		Олегъ	„	45
		Святославъ	„	80
		Аскольдъ	„	45
		Ольга	„	45
	Парох. О-ву „Нептунъ“ учрежденному въ 1858 г.	Юнона	буксирн	120
		Веста	„	120
7		Паллада	„	120
		Церера	„	120
		Уранъ	„	120
		Тритонъ	„	120
		Пегасъ	„	120
2	Джонсу	Батраки	кабест.	24
		Шустрый	забѣжка	18
1	Джантлон.	Арарать	буксирн	160
2	Духинову	Коломна	кабестан.	60
		Копье	забѣжка	40
1	Ерлансу	Товарищъ	буксирн.	120
1	Еленину	Вѣра	„	80
	Журавлеву и Ко.	Іоаннъ Злат.	буксирн.	120
		Апост. Павел	„	30
		Грозный	кабестан.	50
		Михаилъ	„	70
		Николай	„	35
11		Шексна	„	60
		Быстрый	забѣжка	24
		Казань	„	24
		Рыбинскъ	„	24
		Суда	„	24
		Случайный	„	24
1	Зворыкину	Илья Муром.	буксирн.	80
2	Ильину и Севастьян.	Ершъ	„	80
		Щука	„	80
2	Иконников.	Испытанный	кабестан.	40
		Неустанный	забѣжка	24
	Ивану Савельевичу Колчину.	Акула	кабестан.	30
		Вьюнъ	забѣжка	30
5		Другъ	буксирн.	50
		Радость	„	50
		Пріятель	„	120
	Красникову.	Симбирскъ	кабестан	60
3		Скворецъ	забѣжка	24
		Комаръ	„	12
1	Каменск.	Работникъ	буксирн.	100
1	Константин.	Четыре Брата.	„	70

Сколько у фирмы пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Названіе пароходовъ.	Значеніе пароходовъ.	Число номинальныхъ силъ.
2	Классину	Елизавета	буксирн.	80
		Ра	„	80
3	Котельник.	Валентинъ	„	60
		Полезный	кабестан	35
		Поспѣшный	забѣжка	24
4	Крохонят-кину.	Ярославль	кабестан	50
		Проворный	„	24
		Малоярослав.	забѣжка	30
		Контрость	„	16
2	Климову	Зефиръ	буксирн	70
		Соколъ	„	24
2	Каратыгин.	Одесса	кабестан.	24
		Джонка	забѣжка	12
1	Кашину	Елена	пассаж.	28
2	Любимову	Пермь	буксирн.	120
		Екатеринб.	„	120
2	Львову	Москва	товарн.	30
		Николай	пассаж.	30
1	Левашову	Анна	буксирн.	30
3	Мальцеву	Казань	пассаж.	205
		Астрахань	„	205
		Сергѣй	„	205
5	Максимову	Надежда	буксирн.	60
		Св. Николай	„	160
		Буянъ	забѣжка	24
		Соколенокъ	„	24
		Самара	кабестан.	60
1	Миронову	Ольга	буксирн.	60
1	Мамонову	Николай	„	80
1	Мадатову	Св. Георгій	„	120
4	Николя и К°	Владиміръ	„	60
		Дружба	„	120
		Конст. Крам.	„	120
		Неожидан.	„	120

Сколько у фирмы пароходовъ.	Кому принадлежатъ.	Названіе пароходовъ.	Значеніе пароходовъ.	Число номинальныхъ силъ.
		Авраамъ	кабестан.	60
		Краснослоб.	„	24
		Пенза	„	40
7	Непюкову	Стефанъ	забѣжка	25
		Мокша	„	17
		Сура	„	24
		Петръ	буксирн.	35
1	Отто Мельцерфельду	Николай	„	120
2	Плигину	Іосифъ	кабестан.	60
		Михаилъ	забѣжка	30
1	Подошевникову	Владиміръ	буксирн.	80
1	Пастухову	Ярославль	„	60
1	Романову	Казань	„	60
2	Рахманову	Москва	кабестан.	60
		Николай	забѣжка	30
5	Соважъ и К	Петръ	буксирн.	120
		Стефанъ	„	120
		Федоръ	„	120
		Елизавет.	„	60
		Добрыня	„	120
1	Сапожникову	Вольскъ	„	120
1	Смолину	Рыбакъ	„	120
1	Соколовскому	Соколъ	„	42
1	Тету	Два брата	„	36
1	Углеву	Св. Макарій	„	45
2	Чернову	Ив. Сусан.	„	80
		Кострома	„	60
2	Четвергову	Смѣлый	„	35
		Храбрый	„	60
1	Шепелеву	Выкса	пассаж.	30
2	Шортону	Таганрогъ	буксирн.	180
		Фортуна	„	80

Такимъ образомъ построено было пароходовъ всѣхъ категорій за время:

съ 1820 по 1824 г.	5	пароходовъ.
съ 1824 по 1834 г.	1	„
съ 1834 по 1836 г.	1	„
съ 1836 по 1846 г.	1	„
съ 1846 по 1860 г.	209	„

Всего въ теченіе 40 лѣтъ построено 217 пароходовъ.

Въ поименованныхъ въ таблицѣ списка пароходовъ изъ старинныхъ пароходныхъ обществъ осталось всего три фирмы: 1) пароходное О-во „по Волгѣ“, учрежденное въ 1843 году, О-во „Кавказъ и Меркурій“ и О-во „Самолетъ“. У этихъ обществъ изъ прежнихъ пароходовъ не осталось и слѣда, всѣ старинные пароходы частію уничтожены, а большею частію распроданы, теперь уже эти О-ва имѣютъ въ своемъ распоряженіи вновь построенные пароходы съ новѣйшими техническими, усовершенствованіями, большемѣрные и съ большей грузоподъемностью напр., до 40—50 тысячъ пудовъ; кромѣ того появились у этихъ О-въ винтовыя суда съ тепловыми двигателями системы Дизеля. Конецъ шестидесятыхъ и начало семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія въ исторіи судоходства отмѣчены застоемъ въ развитіи грузооборота на волжскомъ бассейнѣ, судостроеніе въ эти годы остановилось, фрахты на хлѣбные груза упали и вмѣсто 18—20 к. съ пуда съ низовыхъ пристаней до Рыбинска, понизились до 5—6 к. Многіе частные пароходовладѣльцы и даже видныя пароходныя общества ликвидировали свои дѣла, а имущество распродавали за безцѣнокъ какъ, напр., О-во „Вулканъ“ продало буксирные пароходы стоющіе себѣ болѣе 100 тысячъ руб. за 20—35 тысячъ. За этимъ обществомъ не удержались и другія, какъ О-во „Нептунъ“, „Польза“, „Камско-Волжское“, причемъ послѣднее, хотя и удержалось отъ полной ликвидаціи, но тѣмъ не менѣе всѣ буксирные пароходы и баржи были распроданы, а оставшіеся пассажирскіе пароходы перешли въ руки англійской фирмы Форбесъ-Форбесъ и К-о, въ которой принялъ непосредственное участіе бывшій тогда управляющимъ у „Камско-Волжскаго“ О-ва Зевеке, къ которому впослѣдствіи и перешло все это дѣло, которое потомъ имъ было расширено вновь построенными заднеколесными пароходами американскаго типа. Въ рукахъ Зевеке дѣло

Рис. 23. Заднеколесный пароходъ американскаго типа.

это находилось около десяти лѣтъ и по смерти его въ 1886 г. перешло къ его сыну, но послѣдній этого дѣла вести въ дальнейшемъ не могъ и учреждено было Акціонерное О-во, а затѣмъ администрація. Впослѣдствіи все это дѣло цѣликомъ было продано К-о „Надежда“. Компанія эта владѣла этими пароходами не болѣе шести лѣтъ, а послѣ этого все

пароходное предпріятіе было сдано въ аренду съ правомъ покупки всего имущества царицынскому купцу Лапшину по 180 тысячъ рублей за навигацію. Аренда была не долгосрочна, всего лишь на два года и въ 1910 году компанія „Надежда“ продала всѣ пароходы, дебаркадеры и пр. суда, а также всѣ береговыя постройки (особенной цѣнности были Сибирская пристань въ Нижнемъ-Новгородѣ и Астраханская) тому же Лапшину за 1.850.000 рублей. Въ настоящее время все это имущество обосновалось въ фирмѣ Лапшина, переименованное въ Акціонерное О-во „Русь“.

Выше говорилось объ учрежденіи акціонерныхъ пароходныхъ компаній; не менѣе заслуживаютъ вниманія наши русскіе старинные волжскіе судостроители и судопромышленники изъ крестьянъ и купцовъ приволжскихъ городовъ и селеній, которые развили судостроеніе и судоходство въ самобытной національной формѣ. На нихъ отразились—мы говоримъ о періодѣ до введенія пароходства—и геній русскаго народа, и мѣстныя естественныя условія, и характеръ рѣки съ ея притоками. На Волгѣ были изобрѣтены суда самобытной конструкціи, приспособленныя для разныхъ цѣлей и разныхъ частей ея системы; эти конструкціи прогрессировали, измѣнялись сообразно успѣхамъ техники. И мы ошиблись бы, если предположили, что съ введеніемъ паровой тяги волжское судоходство потеряло всѣ свои самобытныя и оригинальныя формы. Судоходцы выработали свои конструкціи пароходовъ и буксирныхъ судовъ и перенесли свой богатый опытъ плаванія и на движеніе пароходовъ и баржевого флота: лоцмана бѣлянъ и конныхъ машинъ отъ потесей стали къ пароходному штурвалу и еще до сихъ поръ живы ветераны волгари, на глазахъ которыхъ прошла вся эволюція волжскаго судоходства отъ расшивъ до современныхъ роскошно устроенныхъ гигантовъ парового флота. Съ введеніемъ пароходства прогрессъ судоходства на Волгѣ не только не

Рис. 24. Пассажирскій пароходъ современнаго типа „Владиміръ Ратьковъ-Рожновъ“ О-ва „Самолетъ“.

прекратился, но еще быстрѣе пошелъ впередъ. Деревянныя баржи для перевозки наливомъ нефтяныхъ грузовъ замѣняются желѣзными и пора-

жаютъ своими размѣрами; длина ихъ превышаетъ 70 саженъ, ширина 11 саж., а грузоподъемность возрасла до 500—600 тысячъ пудовъ. Съ 1907 года появляются пароходы постройки Коломенскаго завода съ двигателями Дизеля, а въ послѣднее время мы видимъ, какъ растетъ постройка теплоходовъ, знаменуя собою новую эру въ судоходствѣ. Экономія силы, а стало быть и народное богатство, все прогрессируетъ въ этомъ развитіи судового дѣла на волжскомъ бассейнѣ и послѣдніе періоды этого развитія уже характеризуются сильнымъ вліяніемъ научной техники и крупнаго капитала. Такимъ образомъ, мы и теперь можемъ гордиться нашимъ волжскимъ флотомъ, какъ гордились наши дѣды—судопромышленники своими старинными судами, украшая ихъ флагами и фигурами на мачтахъ. И хотя кануло въ вѣчность то далекое время, но мы должны о немъ вспоминать съ тою благодарностью и любовью, которыхъ оно заслуживаетъ.

Парусина—полотнища изъ грубой льняной ткани, вырабатываемой на льнопрядильныхъ фабрикахъ въ Нижегородской, Владимирской, Ярославской и Костромской губерніяхъ. Парусина употребляется на пароходахъ на разныя потребности. Изъ лучшаго сорта парусины шьютъ баржевые паруса.

Парусъ—собраніе полотнищъ вмѣстѣ, назначеніе котораго состоитъ въ сообщеніи движенія судну (кораблю), съ помощію вѣтра, ударяющаго на его поверхность. Употребленіе парусовъ извѣстно было въ самой отдаленной древности и служило человѣку облегчающимъ средствомъ при передвиженіи судовъ по водѣ. Паруса на волжскихъ судахъ до возникновенія на Волгѣ пароходовъ были въ большомъ употребленіи, въ особенности на расшивахъ (см. расшива). Впослѣдствіи паруса стали употребляться и на баржахъ. Форма парусовъ имѣетъ видъ правильной трапеціи или четырехъ-угольника, а на косоушкахъ и асламкахъ косые въ видѣ треугольника. На баржахъ паруса бываютъ размѣрами въ среднемъ 21×18 аршинъ. На расшивахъ паруса были очень большихъ размѣровъ, шились изъ лучшаго прочнаго бѣлаго полотна, наз. канифасъ, котораго употреблялось для большого паруса до 2500 аршинъ; полотнища между собою сшивались двойнымъ швомъ, причемъ ширина паруса равнялась длинѣ судна, т. е. до 25 саженъ, длина же его равнялась высотѣ мачты до подъема, т. е. около 12 саженъ. По краямъ паруса пришивалась снасть 4-хъ дюймовой толщины, наз. „ошивина“ (морской терминъ „шкаторина“), у нижнихъ концовъ угла изъ ошивины выпускалась небольшая петля, наз. „пріухъ“ (или огонъ); къ пріухамъ прикрѣплялись по двѣ снасти, наз. „шкоты“, которыми крѣпился парусъ къ бортамъ судна у кормы. Стоимость такого паруса въ то время была 600—700 рублей и составляла изъ всего инвентаря самую большую цѣнность. Теперь на волжскихъ судахъ такихъ парусовъ не встрѣтишь.

Пассажиръ—лицо, ѣдущее на суднѣ и не входящее въ составъ судовой команды.

Пасынки. Пасынками называютъ на судахъ два бревна, находящіяся по срединѣ баржи, шести-семи вершковъ толщины и до пяти саженъ длины, утвержденныя вертикально и проходящія по обѣимъ сторонамъ средняго карлингса (коня), сквозь палубу. Нижніе концы (комли) ихъ входятъ шипами въ особыя гнѣзда, сдѣланныя въ деревянныхъ подушкахъ (степсъ). Подушки эти нарѣзываются по обѣимъ сторонамъ средняго кильсона на шпангоуты, къ которымъ и прикрѣпляется (приколачивается гвоздями). На высотѣ палубы пасынки укрѣпляются посредствомъ окладныхъ брусьевъ. Ставятся пасынки одинъ отъ другого поперекъ судна

на разстояніи 5—6 вершковъ и выставляются выше палубы до $4^1/_2$ саж. между ними ставится мачта (см. мачта).

Паузокъ. Паузкомъ на Волгѣ называютъ обыкновенно всякаго типа судно только въ томъ случаѣ, если это судно поступило для перегрузки въ него груза изъ другого судна, которое не можетъ перейти чрезъ перекатъ, вслѣдствіе глубокой осадки въ водѣ. Судно, изъ котораго выгружаютъ, назыв. кореннымъ, а судно, въ которое перегружаютъ, наз. паузкомъ, а самую операцію перегрузки называютъ распаузкою.

Пахарь—то-же, что и сошило (см. „сошило").

Паши—волжскій терминъ, онъ употребляется только на малыхъ рѣкахъ, какъ Шекснѣ и Окѣ (см. „сошило").

Пеньковые, напр., канаты (см. „канаты").

Перебоина. Если въ снасти, косякѣ, буксирѣ и т. п. отъ сильныхъ рывковъ или натяженія окажется нѣсколько прядей порванными (подшибленными), тогда говорятъ, что на буксирѣ и т. п. оказалась перебоина. Такія снасти съ перебоинами для дальнѣйшаго употребленія не допускаются, ихъ на перебоинѣ разрубаютъ и стращиваютъ.

Переборка. Переборками на судахъ наз. стѣнки, устраиваемыя въ корпусѣ судна между бортами отъ днища до палубы. На деревянныхъ судахъ они устраиваются изъ теса, а на желѣзныхъ, конечно, желѣзныя.

Переборомъ. (волжскій терминъ). Когда рабочимъ надо выбирать какую-либо снасть въ ручную, т. е. перехватывать ее руками, то говорятъ: бери *переборомъ*.

Переваливай или **перевалить**—то-же, что и перевернуть. Перевалить или перевернуть, напр., лодку на берегу вверхъ дномъ для конопатки, или канатъ, скатанный въ бухту, чтобы верхній его конецъ былъ внизу и т. д.

Перевалъ. Переваломъ на Волгѣ наз. такія мѣста, гдѣ фарватеръ рѣки переходитъ отъ одного берега къ другому. Такіе перевалы обозначаются перевальными вѣхами или маяками (см. маякъ и перевальный столбъ).

Перевальный столбъ. Такъ называются перевальные вѣхи и маяки, которые ставятся на берегахъ рѣки для указанія фарватера, переходящаго отъ одного берега къ другому.

Переволжье (волжскій терминъ). Переволжьемъ на Волгѣ называютъ то мѣсто, гдѣ отъ нея отдѣляется протокъ, рукавъ (не судоходный) въ видѣ воложки.

Перегибъ. Перегибомъ на суднѣ называютъ такое положеніе его, когда оно неправильно нагружено, т. е. средина его сидитъ въ водѣ глубже, чѣмъ его оконечности или наоборотъ. Отъ этого деревянныя суда дѣлаются водотечными и вредно отзывается на желѣзныхъ. Въ такомъ случаѣ говорятъ: что судно имѣетъ перегибъ или провисъ.

Перегрузка (иначе наз. перевалка). Перегрузкою наз. перекладка груза съ одного судна на другое. Операція эта производится въ томъ случаѣ, гдѣ большемѣрныя волжскія суда съ большимъ грузомъ идти въ другую рѣку не могутъ, наприм. съ Волги въ р. Оку и Шексну; въ этомъ случаѣ съ такихъ судовъ грузъ перегружается въ суда, приспособленныя къ плаванію на этихъ послѣднихъ. Кромѣ того причины, вызывающія перегрузку судовъ, слѣд.: поврежденія, водотечность и проч., когда поврежденное судно слѣдовать далѣе не можетъ и изъ него грузъ перегружаютъ на болѣе крѣпкое судно.

Перекантуй—то-же, что и „кантуй" (см. это слово), т. е. переверни бочку, ящикъ и т. п.

Перекатная прислуга. Иначе она называется постовыми служащими на перекатахъ. Старшимъ изъ нихъ на каждомъ перекатѣ наз. десятникомъ или старшиною. Обязанность постовой прислуги заключается въ томъ, что они ежедневно промѣряютъ глубину на перекатѣ и согласно промѣра вывѣшиваютъ на сигнальныхъ мачтахъ, находящихся на берегу, сигналы. Сигналы эти состоятъ изъ окрашенныхъ въ черный цвѣтъ досокъ въ 1 арш. длиною, означающихъ аршины, круглыхъ черныхъ шаровъ, означающихъ четверти аршина, и малыхъ красныхъ шаровъ, означающихъ вершки. Кромѣ того на обязанности постовыхъ лежитъ разстановка на перекатахъ или перевалахъ бакеновъ и въ ночное время освѣщеніе ихъ, а потому постовая прислуга на каждомъ посту живетъ во все время навигаціи безотлучно.

Перекатные блоки. Перекатными блоками на волжскихъ судахъ называютъ такіе блоки, которые основаны между собою какой-либо снастью (одно-шкивный съ 2-хъ-шкивнымъ, или 2 шкивн. съ 3-хъ шкивнымъ и т. п.). Блоки эти служатъ для облегченія при поднятіи тяжестей или при перетаскиваніи таковыхъ и проч. (см. блокъ).

Перекатъ. Перекатомъ называется обрѣзокъ русла со всѣми подводными отмелями, находящимися въ этой части, фарватеръ котораго, вслѣдствіе мелководія, составляетъ затрудненіе для судоходства. Перекаты являются и препятствіями и пособниками судоходству. Препятствіями потому, что на нихъ мелко, пособниками же потому, что безъ перекатовъ, играющихъ роль плотинъ, въ рѣкѣ не было бы длинныхъ глубокихъ плесовъ. Песчаные перекаты часто измѣняютъ глубину и направленіе фарватера, перекаты же съ каменистымъ дномъ перемѣнъ въ фарватерѣ не производятъ. Такіе каменистые перекаты большею частію находятся въ верхней части Волги, въ Тверскомъ плесѣ, и между Рыбинскомъ и Юрьевцемъ. Перекаты на Волгѣ были извѣстны 300 лѣтъ тому назадъ, когда на Волгѣ путешествовалъ Олеарій. Изслѣдованіе перекатовъ на Волгѣ относится къ сороковымъ годамъ прошлаго столѣтія—во время развитія судоходства, когда плавали на Волгѣ главнымъ образомъ расшивы и коноводныя машины со своими огромными подчалками. Мелководіе и перекаты въ то время для плавающихъ судовъ были истиннымъ бѣдствіемъ, такъ какъ они тогда не расчищались, какъ теперь, и потому были очень мелки, особенно въ плесѣ Нижній-Рыбинскъ: напр., на Овсяниковскомъ, Харчевенскомъ, Густомѣсовскомъ перекатахъ глубина доходила до 3 четвертей. Въ 1844 году*) купечество, торгующее въ С.-Петербургскомъ портѣ, вошло къ Г-ну Главноуправляющему путями сообщенія съ запиской, въ которой ходатайствовало объ улучшеніи Волги; въ этой запискѣ, между прочимъ, говорилось: „На Волгѣ соединяются суда со всѣхъ пристаней, по ней проходитъ до 5000 большемѣрныхъ судовъ, но не взирая на эту чрезвычайную важность, Волга остается въ первобытномъ природномъ положеніи. Мелководіе въ низовыхъ частяхъ ея, часто встрѣчающееся, потрясаетъ благосостояніе многихъ купцовъ и судохозяевъ. Здѣсь уже рѣчь идетъ не о сбереженіи издержекъ, деньги сыплются полною горстью, но лѣто, и безъ того уже у насъ краткое, уходитъ и значительная часть товаровъ остается на зимовкѣ; примѣромъ сему можетъ служить 1841 годъ, въ который, начиная отъ Костромы и до Нижняго Волга была усыпана зимов-

*) См. соч. Богусловскаго, изданіе 1887 г.

ками; отъ всего этого происходитъ сильное колебаніе въ торговлѣ". Въ 1847 году графъ Клеймихель осматривалъ Волгу отъ Рыбинска до Нижняго. Волга, какъ путь сообщенія, видимо, его поразила своимъ величіемъ. Подъ вліяніемъ этого впечатлѣнія онъ 7 августа 1847 года писалъ: „Не смотря на важность волжскаго пути—этой главнѣйшей артеріи внутренняго нашего судоходства, путь сей далеко не въ томъ состояніи, въ которомъ ему быть должно". Въ 1848 году мелководіе открылось съ мая мѣсяца и караваны судовъ принуждены были паузиться почти въ теченіе цѣлаго лѣта. Затрудненіе, сверхъ того, увеличилось вслѣдствіе побѣга судорабочихъ, по случаю свирѣпствовавшей тогда холеры, у перекатовъ въ Овсяниковскомъ, Харчевенскомъ и Густомѣсовскомъ осталось на зимовку груженыхъ и порожнихъ до 600 судовъ. Такое же мелководіе повторилось и въ 1868 году, когда выше Костромы глубина сдѣлалась на Харчевенскомъ перекатѣ 4 четверти, многіе порожніе пароходы не могли переходить чрезъ этотъ перекатъ, грузъ перегружался въ паузки, которые при осадкѣ $3^1/_2$—4-хъ четвертей, принимали только до 1000 кулей хлѣбнаго груза, и платили за доставку отъ Харчевенскаго переката до Рыбинска по рублю серебромъ съ куля 9-ти пуд. вѣса. Перекаты для судоходства составляютъ одно изъ главныхъ препятствій и затрудненій и влекутъ за собою потерю времени и приносятъ большіе убытки. Въ 1882 и 1891 годахъ мелководіемъ на Кушниковскомъ и Ураковскомъ перекатахъ было задержано до 500 судовъ, вслѣдствіе чего Министерствомъ Путей Сообщенія были приняты надлежащія мѣры по углубленію фарватера землечерпаніемъ и, кромѣ того, былъ командированъ на Волгу помощникъ главнаго инспектора шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, полковникъ Шкотъ, для оказанія возможной помощи волжскому судоходству. Въ этомъ году большіе пассажирскіе пароходы не могли проходить чрезъ перекаты, останавливались въ Богородскѣ, а нѣкоторые въ Казани, грузъ и пассажировъ передавали на малые пароходы, благодаря чему всѣ ярмарочные товары доставкою запоздали. На перекатъ изъ Нижняго для наблюденія за порядкомъ на перекатахъ была командирована депутація изъ купцовъ-судопромышленниковъ.

Переклитчикъ. Переклитчикомъ называютъ на пассажирскихъ двухъпалубныхъ пароходахъ матроса, который при переходѣ парохода черезъ перекатъ или такое мѣсто, которое требуетъ наметки, стоя у мачты верхней палубы, повторяетъ слова наметчика, чтобы они слышны были въ штурвальной рубкѣ капитану и лоцману. Дѣлается это отъ того, что слова наметчика съ нижней палубы, гдѣ онъ наметываетъ, за дальностью разстоянія отъ штурвальной рубки или во время вѣтра, капитану или лоцману плохо слышны.

Перекотомиться. Слово это фигуральное, придуманное рабочими; оно произносится ими во время исполненія работъ, напр., при перетаскиваніи тяжестей посредствомъ шпиля-ворота или при подводкѣ судна и т. п. Когда снасть-косякъ потребуется ослабить, перемѣнить на другое мѣсто, говорятъ: надо *„перекотомиться"*, т. е. измѣнить способъ работъ и проч.

Переложить руль. Переложить руль выраженіе командное, которое капитанъ парохода отдаетъ лоцману: переложи руля (руль) на правый или на лѣвый бортъ. На баржахъ выраженіе: „переложи руля"—замѣняютъ выраженіемъ „сведи руль на правый или на лѣвый бортъ".

Переломъ (волжскій терминъ). Когда на суднѣ замѣчается прогибъ, говорятъ, что судно получило переломъ или судно переломилось.

Переметъ. Прежде, когда суда противъ теченія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ шли на подачахъ (см. подача), то при обходѣ одного судна другимъ иногда судно, желающее сбойти впереди идущее, употребляло разные маневры. Съ обгоняющаго судна въ этихъ случаяхъ подачу подавали чрезъ верхъ подачи „переметомъ", и такимъ маневромъ заграждали путь обходящему судну, а такъ какъ въ то время не существовало правилъ плаванія, то дѣло часто не обходилось безъ крупныхъ между рабочими ссоръ.

Перемычка. Перемычкою называютъ пространство между судномъ и льдомъ, вырубаемое при выморозкахъ пароходовъ. Перемычки оставляются между колодцами (см. колодецъ) не болѣе одного аршина для того, чтобы въ случаѣ появленія воды въ одномъ изъ колодцевъ, она не могла проникнуть въ сосѣдніе и залить ихъ.

Перемѣна. Въ старину установленная смѣна бурлаковъ при сплавѣ внизъ по Волгѣ называлась перемѣной. Преданіе гласитъ такъ: когда по Волгѣ путешествовала Государыня Императрица Екатерина Вторая, гребцы на катерѣ смѣнялись хотя и по часамъ, но тѣмъ не менѣе перемѣны по плесамъ рѣки оказались далеко не одинаковыми по своимъ разстояніямъ, наприм., въ иныхъ мѣстахъ разстояніе пройденнаго пути достигало 25—30 верстъ при слабомъ или среднемъ теченіи рѣки, и отъ 40 до 50 верстъ при быстромъ теченіи. Когда катеръ остановился для смѣны гребцовъ у села Ильинки, въ 30 верстахъ ниже Козмодемьянска, Императрица вышла съ катера на берегъ у горы и любовалась этой мѣстностью и на этомъ мѣстѣ въ память ея посѣщенія былъ поставленъ памятникъ (высокій каменный, сложенный изъ кирпича, столбъ). Памятникъ этотъ и понынѣ находится на этомъ мѣстѣ, немного выше с. Ильинской Пустыни.

Здѣсь мы приводимъ перечень волжскихъ перемѣнъ. Отъ Рыбинска до Н.-Новгорода: 1) Богоявленскій островъ, 2) Петра и Павла, 3) Ярославль, 4) Туношна, 5) Бабайки, 6 Черная рѣчка, 7) Кострома, 8) Орлечокъ, 9) Плесъ, 10) Семигорье, 11) Кинешма, 12) Рѣшма, 13) Юрьевецъ, 14) Сокольское, 15) Пучежъ, 16) Василево, 17) Городецъ, 18) Балахна и 19) Н.-Новгородъ.

Отъ Н.-Новгорода до Астрахани: 1) Великій Врагъ, 2) Работки, 3) Макарій, 4) Шелковый затонъ, 5) Сомовка, 6) Хмелевка, 7) Сумки, 8) Козьмодемьянскъ, 9) Ильинская пристань, 10) Чебоксары, 11) Сундырь (Маріинской посадъ), 12) Чекуры, 13) Козловка, 14) Васильевское, 15) Казань, 16) Теньки, 17) Свѣтлая коса (Переволоки), 18) Тетюши, 19) Зольныя горы, 20) Ундоры, 21) Симбирскъ, 22) Сингелей, 23) Новодѣвичье, 24) Жегулиха, 25) Тропки (въ Жигулевскихъ горахъ), 26) Самара, 27) Ахтуша, 28) Переволоки, 29) Лопатинъ приверхъ, 30) Черный затонъ, 31) Черемшанъ, 32) Пичугино ухвостье, 33) Терца, 34) Воскресенское, 35) Чардымъ, 36) Саратовъ, 37) Несвѣтаевка, 38) Ахматъ, 39) Осиновое лбище, 40) Даниловка, 41) Добринкіе, 42) Камышинъ, 43) Короваинскій приверхъ, 44) Балыклеи, 45) Стрѣльный бугоръ, 46) Песковатка, 47) Пичуга станица, 48) Царицынъ, 49) Лучка (Свѣтлый Яръ), 50) Солодники, 51) Сатковка, 52) Мазаная коса, 53) Черный Яръ, 54) Герасимовка, 55) Ветлянка, 56) Даниловское ухвостье, 57) Селитринные хутора, 58) Митинская коса, 59) Крымскій затонъ, 60) Толоконныя горы и 61) г. Астрахань.

Отъ Устья рѣки Чусовой до устья Камы: 1) Мулянка, 2) Мулы, 3) Ласвинская стрѣлка, 4) Черная рѣчка, 5) Березовая грива, 6) Табор-

Песокъ. Пескомъ называются отлогія песчаныя береговыя отмели, выдающіяся въ стрежень рѣки. Складываніе песковъ зависитъ отъ скоростей теченія: гдѣ образуется затишье или слабое теченіе, пески залегаютъ въ руслѣ рѣки, а противоположный яръ, какъ выражаются волгари, начинаетъ рвать (рѣзать) или надламывать. Очертаніе песковъ большею частію выпуклое тамъ, гдѣ противоположный яръ вогнутъ въ видѣ полукруга. Чѣмъ больше пески спускаются ближе къ яру, въ особенности тамъ, гдѣ грунтъ берега мягкій и легко поддается разрушенію, тамъ послѣдній больше размывается, т. е. его рветъ. Такимъ образомъ отъ размыва береговъ происходитъ образованіе песчаныхъ косъ, застругъ и осередковъ въ различныхъ формахъ. Вслѣдствіе такого явленія во многихъ мѣстахъ происходитъ измѣненіе фарватера и образованіе перекатовъ.

Петли. 1) Петлею наз. затрощенный конецъ чалки или косяка въ видѣ овала, кольца, длиною до $1^1/_2$ аршина, для надѣванія на кнехты (морск. терм. „огонъ“) 1) Петли, служащія для навѣски баржевыхъ рулей, выдѣлываются по шаблону или лекалу (см. эти слова) изъ желѣза въ видѣ большой скобы; петли, прикрѣпляемыя къ баржѣ, наз. баржевыми, а петли, прикрѣпляемыя къ сапогу руля (см. сапоги), наз. рулевыми, причемъ тѣ концы петелъ, которыми онѣ соединяются между собою при навѣшиваніи руля болтами и которыя имѣютъ круглыя дыры для вставленія болтовъ, наз. головой, а отвѣтвленія отъ головы въ видѣ недлинныхъ полосъ, которыми петли прикрѣпляются къ баржѣ у штевня и сапогу руля, наз. хвостами.

Пехтовище (ручка для пешни). Березовый или дубовый круглый обрѣзокъ дерева длиною около аршина и толщиною не болѣе полутора вершковъ; на одномъ концѣ его дѣлается вырубка въ видѣ болтовой головки или шляпки гвоздя для того, чтобы оно, будучи присажено къ пешнѣ во время колки льда, не выскальзовало изъ рукъ работающаго; другой конецъ пехтовища имѣетъ видъ заостреннаго конца, которымъ оно входитъ въ трубку пешни (см. пешня) и прикрѣпляется къ ней гвоздями. Пехтовище иногда дѣлается и длиннѣе, до двухъ аршинъ, въ томъ случаѣ, когда ледъ на рѣкѣ бываетъ очень толстъ и пешня съ насаженнымъ пехтовищемъ окажется коротка.

Печина. Печиною называется довольно твердый грунтъ въ видѣ черной глины, трудно поддающійся размыву, даже отъ сильнаго теченія. Печины встрѣчаются преимущественно въ ярахъ и бываютъ надводныя и подводныя; около печинъ всегда бываетъ довольно значительная глубина и быстрое теченіе.

Печка. Печкою называютъ способъ укладки хлѣбнаго товара или соли въ куляхъ и мѣшкахъ на берегу или на палубѣ судна въ бунты (см. бунты) рядами высотою, смотря по надобности, причемъ каждый отдѣльный въ бунтѣ рядъ называютъ печкой. Въ каждой печкѣ товары складываются четкою мѣстъ, отъ 100 до 400 и болѣе кулей или мѣшковъ и проч. Такой способъ укладки удобенъ и для провѣрки, т. к. если, напр. въ бунтѣ находится 20 печекъ и въ каждой насчитывается 100 мѣстъ, то общее количество ихъ будетъ (100×20)—2000.

Пешня—инструментъ, представляющій собою желѣзную плоскую пластину толщиною $1^1/_2$ дюйм.×$^3/_4$ дюйм. и длиною около 40 дюйм., причемъ одинъ конецъ ея съ узкой стороны заостренъ, а другой имѣетъ видъ конусной трубки, ущиренной сверху діаметромъ около трехъ дюймовъ и длиною до 6 дюйм., въ которой укрѣпляется пехтовище (см.

ская прорва, 7) Оханскій нижникъ, 8) Казанка рѣчка, 9) Молебная Слудка, 10) Бѣляевка с., 11) Тулва р., 12) Давыдовка р., 13) Веретьевка р., 14) Тюремка р., 15) Крюково с., 16) Раздорный островъ, 17) Пьянчиха, 18) Степаново, 19) Усть-рѣчка с., 20) Костоватая Слудка, 21) Банный логъ, 22) Докша д., 23) Нѣчкино с., 24) Сарапулъ г., 25) Непряха д., 26) Тарасово с., 27) Николо-Березовка, 28) Саклово с., 29) Пермяково с., 30) устье р. Бѣлой, 31) Руткинъ истокъ, 32) Зауморъ, 33) Ладейка, 34) Икское устье, 35) Тихія горы, 36) Челны с., 37) Елабуга г., 38) Хорошій островъ, 39) Котловка, 40) устье р. Вятки, 41) Медвѣдь рѣчка, 42) Омара с., 43) Сухой Берсутъ, 44) Чистопольская Слудка, 45) Савинъ городокъ, 46) Коневій песокъ, 47) Рыбная слобода, 48) Сорочій островъ, 49) Гнилой яръ, 50) Лаишевъ г., 51) Мансурово с., 52) Епанчино и 53) устье рѣки Камы.

Переправа—значитъ переправиться чрезъ какую-либо рѣку, въ лодкѣ на паромѣ и проч. На рѣкѣ Окѣ во времена существованія конной тяги судовъ, когда требовалось переваливать къ другому берегу, коноводы лошадей своихъ переправляли въ лодкахъ (паромахъ) съ одного берега на другой, такія мѣста и назывались „переправой". Этотъ маневръ производился въ томъ случаѣ, если сакма того берега (см. сакма), по которой обыкновенно шли лошади, тянущія судно, была неудобна; и лошади переправлялись на другой берегъ, имѣющій болѣе удобную сакму. На Волгѣ такія переправы назывались „отдачей" (см. „отдача").

Перерѣзалось. Такъ говорятъ про судно, плотъ или судно, плывущее по лоту и стремящееся обойти какія либо встрѣчающіяся препятствія, наприм., осередокъ, островъ или стоящее на якорѣ судно. Чтобы миновать эти препятствія и судно направить по фарватеру, употребляютъ такой маневръ: посредствомъ лота (см. лотъ) или завозкою якоря переходятъ съ одной стороны рѣки на другую. Про этотъ маневръ говорятъ, что „судно перерѣзалось" или „рѣжется" (см. рѣжется). Иногда суда, не имѣющія лота, руководствуются или рысковымъ якоремъ (рыскомъ), или иногда благодаря вѣтру отъ такихъ препятствій уходятъ на парусахъ (отрѣзываются).

Перерядить (волжскій терминъ). 1) Перерядить свайку (см. свайка). При съемкѣ судна съ мели (см. съемка), когда заряженная свайка выходила изъ дѣла и на нее больше работать было нельзя, снасти и тали раздѣлывали и ее вновь заряжали, т. е. перестанавливали. Къ такому способу иногда приходилось прибѣгать нѣсколько разъ, пока судно не будетъ снято съ мели. 2) При подъемкѣ судовъ на клѣтки, когда ногти (иначе рычаги) будучи заряженными (см. зарядить) комлевыми концами подъ судно (см. подъемка), на которые они опираются и служатъ точкою опоры, а концы вершинъ будутъ приподнятыми къ верху на 35—40 град., тогда на нихъ накладывается грузъ (земля или дровяныя плахи), которымъ они будутъ садиться книзу, а поднимаемая тяжесть поднимается кверху. Когда вершины ногтей будутъ доведены тяжестью до земли, т. е. выйдутъ изъ силы, тогда говорятъ: надо ногти „перерядить", послѣ чего ихъ заряжаютъ вновь.

Перечни. Въ деревянномъ судостроеніи перечнями называется соединеніе концовъ досокъ днищевой, боковой, обшивки, а также и соединеніе палубной настилки. Иначе ихъ называютъ—стыки.

Перешеекъ—узкій протокъ воды изъ коренного русла рѣки, пересѣкающій островъ или высокіе сухіе осередки.

Перо руля (см. руль).

пехтовище). Пешни являются необходимымъ предметомъ каждаго судна и употребляются для колки льда и т. п.

Пиллерсы (см. колонки).

Пить сусло (волжскій терминъ). Въ старину, когда судамъ приходилось идти подачею (см. подача), посредствомъ завоза якоря съ канатомъ, бывали случаи, что почему-либо подача по ошибкѣ завозеннаго была подана (завезена) неправильно и что по этой подачѣ судно идти почему-либо не могло; тогда канатъ отъ завезеннаго якоря впередъ судна выбирали обратно въ завозню; такой маневръ бурлакамъ на завознѣ крайне былъ нежелательнымъ, почему они такую безполезную для себя работу и назвали „пить сусло".

Піявка. Піявкою называютъ небольшой болтикъ, служащій для замѣны сшибленныхъ на днищѣ судна заклепокъ. Употребленіе піявки заключается въ слѣдующемъ: въ отверстіе сшибленной заклепки спускаютъ извнутри судна тонкую проволоку или шнуръ, конецъ котораго изъ-подъ днища достаютъ багромъ, вытягиваютъ наверхъ и привязываютъ къ нему болтикъ, который посредствомъ шнура или проволоки втягивается въ отверстіе, въ днище судна; навертываютъ на болтикъ гайку на резиновую шайбу натуго и тѣмъ уничтожаютъ течь. Иногда піявки замѣняютъ временно деревянными клиночками, называемыми штыръ (см. штыръ и его употребленіе).

Плавучій маякъ—маякъ, устроенный на лодкѣ и поставленный около опаснаго мѣста. Днемъ на такихъ маякахъ поднимается на мачтѣ бѣлый или красный флагъ, а ночью—фонарь. На Волгѣ такіе маяки мало примѣнялись—они устраивались на небольшой косовой лодкѣ и ставились иногда въ Астраханскомъ плесѣ, въ мѣстахъ, гдѣ весною оба берега рѣки бываютъ залиты водою.

Плазъ—настилка изъ теса при постройкѣ судна; на этой настилкѣ, или, такъ наз. плазѣ вычерчиваются въ натуральную величину судовыя части, входящія въ постройку судна; съ вычерченныхъ предметовъ снимаютъ лекало (см. лекало), по которому уже выдѣлываютъ различныя судовыя части.

Планширь или **планширь**. Такъ наз. толстыя крайнія къ бортамъ доски палубы. Планширь накладывается на шипы (см. шипъ), которыми оканчиваются шпангоуты и крѣпятся съ ними гвоздями. Ширина планширя дѣлается въ такомъ размѣрѣ, чтобы онъ закрывалъ собою ватервей съ (карговую) и выходилъ за наружную обшивку (борта) въ видѣ буртика, дюйма на два (см. буртикъ).

Пластырь (или подводн. парусъ). Пластыремъ наз. парусъ или квадратный 10×10 арш., или продолговатый 12×8 арш., сшитый изъ полотнищъ прочной парусиновой ткани. По краямъ пластыря вшивается тонкая снасть; въ углахъ паруса изъ этой снасти дѣлаются петли въ видѣ огона, за которыя прикрѣпляются тонкія снасти, длиною по десяти саженъ и болѣе; посредствомъ ихъ парусъ подводится подъ днище судна въ томъ мѣстѣ, гдѣ получился проломъ, и надо преградить доступъ воды въ судно (см. подв. пар.).

Плаха. Плахою наз. брусья въ распиленномъ видѣ различныхъ размѣровъ, употребляемые въ деревянномъ судостроеніи и вообще при ремонтѣ частей судна и проч

Плашкоуты. Плашкоутами наз. плоскодонныя небольшія деревянныя суда, служащія для устройства на нихъ чрезъ рѣки мостовъ (такіе мосты наз. плашкоуты). Кромѣ того, плашкоуты служатъ для устройства чрезъ

нихъ мостковъ отъ дебаркадеровъ на берегъ; послѣдніе дѣлаютъ или квадратные или продолговатые въ видѣ ящиковъ съ плоской крышей.

Плесо. 1) Плесомъ на рѣкахъ волжскаго бассейна называютъ ту часть рѣки, гдѣ она протекаетъ на десятки верстъ по прямому направленію, не встрѣчая на пути перекатовъ, мелей и другихъ препятствій, и значительно глубже остальныхъ мѣстъ. Такія плеса встрѣчаются большею частью въ низовьяхъ Волги, начиная отъ устья Камы. Хотя такія плеса встрѣчаются и въ Рыбинскомъ и Казанскомъ плесахъ, но они не имѣютъ той глубины, какую имѣютъ низовыя плеса. Въ низовыхъ плесахъ меженняя глубина колеблется въ среднемъ отъ $3^1/_2$ до $5^1/_2$ саженъ, даже встрѣчаются глубины и большія, наприм., около с. Ундоръ въ горахъ есть глубины 9 саженъ, а около с. Замьяна, въ 75 верстахъ выше Астрахани, есть глубина въ 15 саженъ. Такія плеса называются открытыми, и на нихъ во время сильныхъ низовыхъ вѣтровъ, въ особенности въ весенній разливъ, бываютъ сильныя волненія, до нѣкоторой степени представляющія для плывущихъ судовъ опасность быть разбитыми и залитыми волненіемъ. 2) Волга волгарями дѣлится на плеса, наприм., Тверское плесо назыв. верхнимъ, Рыбинское до Нижняго—среднимъ плесомъ, ниже Казани Волгу называютъ низовой вплоть до Астрахани. Это низовое плесо также разграничивается по плесамъ: Самарское плесо, Саратовское, Царицынское и Астраханское.

Плечо (морской терм. скула). 1) На Волгѣ плечомъ называютъ выдающуюся часть надводной обшивки борта судна, т.-е. ту часть ея, гдѣ начинается съ прямой линіи борта погибъ къ оконечностямъ (штевнямъ); плечъ у судна четыре: 1) правое переднее носовое плечо, 2) лѣвое переднее носовое плечо, 3) правое заднее кормовое плечо и 4) лѣвое заднее кормовое плечо. При столкновеніяхъ или ударахъ судна говорятъ: „судно получило проломъ передняго праваго носового плеча“ и т. д. 2) Плечомъ называется выдающаяся часть береговой полосы (яра) подъ угломъ, гдѣ выгнутый яръ обыкновенно принимаетъ прямое направленіе. Плечи яра всегда образуются въ концѣ яра, они рельефно выдѣляются и видны днемъ и ночью и служатъ для судоходовъ примѣтами. 3) Плечомъ наз. меньшую, т.-е. короткую, часть рычага (см. рычагъ).

Плитовникъ. Плитовникомъ наз. каменистое дно рѣки, гдѣ оно представляетъ собою однообразную ровную поверхность дна, расположенную въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на значительномъ разстояніи. Наприм., на Волгѣ плитовникъ находится ниже Кстовскаго колѣна, ниже Чебоксаръ отъ деревни Ельниковой до приверха Козьяго острова, въ Костычевскихъ горахъ и выше Сызранскаго ж. д. моста; здѣсь почти по всему горному берегу по дну рѣки расположенъ плитовникъ.

Плица. 1) Приборъ, служащій для отливки воды изъ судна, лодки и проч. Плицы выдѣлываются изъ цѣльнаго куска липоваго или осиноваго дерева въ видѣ продолговатаго лотка, сдѣланнаго конусомъ, съ вертикальными стѣнками. Плицы, или иначе ихъ наз. лейками, имѣютъ три вида, размѣра и названія. Плицы малаго размѣра наз. одноручками, онѣ имѣютъ одну короткую рукоятку въ видѣ ушка. Плицы средняго размѣра съ одною длинною рукояткою наз. двуручными. Плицы большаго размѣра наз. гужевыми; онѣ съ короткою рукояткою, къ послѣдней при употребленіи придѣлывается особая рукоятка (черенокъ) въ два аршина. 2) Плицы для пароходныхъ колесъ (лопасти) дѣлаются изъ досокъ разныхъ размѣровъ, соотвѣтственно силѣ машины парохода. Плицы колесныя дѣлаются также и желѣзныя, изъ котельнаго или лафетнаго желѣза. Какъ тѣ, такъ и другія дѣлаются на нѣкоторыхъ пароходахъ иногда въ видѣ отлогаго желоба.

Плотбище. Такъ называется удобное мѣсто на берегу рѣки, гдѣ заготовляется лѣсъ и производится постройка судовъ.

Плотина—искусственныя насыпи и сооруженія изъ земли или песку, фашинъ и камня, устраиваемыя съ цѣлью увеличенія работы воды для большей глубины на рѣкѣ для судоходства и запруды при водяныхъ мельницахъ. Искусственныя фашинныя плотины на Волгѣ примѣнялись для углубленія перекатовъ во время сильнаго мелководья на Харчевенскомъ и Густомѣсовскомъ перекатахъ еще въ 1848 году. Слѣды этихъ сооруженій видны и теперь. Позднѣе, въ 1868 и 1869 годахъ, на Телячьемъ и Безводнинскомъ перекатахъ плотины устраивались посредствомъ ряда затопленныхъ барокъ, разставленныхъ въ линію перпендикулярно теченію рѣки. Такой примитивный способъ, придуманный инженерами, оказался не отвѣчающимъ своему назначенію и дорого стоящимъ. Для судоходства такія сооруженія принесли только одинъ вредъ и аваріи. Въ 1884 году, по предложенію инженера Янковскаго, на перекатахъ для углубленія ихъ были устроены передвижныя плотины, которыя состояли изъ ряда щитовъ, спускаемыхъ до дна рѣки и подвѣшиваемыхъ къ плотамъ, находящимся на плаву; по надлежащей установкѣ послѣднихъ на рѣкѣ, по мѣрѣ надобности онѣ опускались въ ея русло и, стѣсняя въ немъ теченіе, способствовали распредѣленію наносовъ. Способъ этотъ, однако, вслѣдствіе малой своей производительности, вскорѣ былъ заброшенъ. Послѣ этихъ опытовъ на Волгѣ начали примѣнять каменныя фашинныя плотины, которыя также во многихъ случаяхъ оказались для судоходства вредными. Такъ, наприм., на Волгѣ, выше Сибирской пристани, благодаря такимъ сооруженіямъ, образовался водопадъ, плотину прорвало, многія суда при проходѣ терпѣли крушеніе, каковое обстоятельство заставило судовладѣльцевъ обратиться въ Казанскій округъ М. П. С. съ просьбою объ уборкѣ этой плотины (дамбы), которая впослѣдствіи и была разобрана. Съ такими сооруженіями произошелъ аналогичный случай и у города Саратова; тамъ дамбы пришлось также разобрать и взрывать посредствомъ динамита, хотя нѣкоторыя изъ нихъ еще существуютъ и по настоящее время.

Плотъ. Лѣсъ, отправляемый изъ мелкихъ рѣчекъ въ низовье Волги, обыкновенно сплавляется въ плотахъ. Плотъ представляетъ изъ себя нѣсколько сотъ бревенъ, связанныхъ между собою въ толщину. Онъ представляетъ изъ себя нѣсколько отсѣковъ по длинѣ бревенъ, называемыхъ цѣленами. Плоты бываютъ однорядные, съ накатомъ, 2-хъ рядные и грузовые; однорядные плоты состоятъ изъ одного ряда бревенъ, плоты съ накатомъ изъ двухъ рядовъ бревенъ, причемъ верхній рядъ кладется перпендикулярно нижнему и вяжется вицами (см. вицы). Переднее цѣлено называется „головкой", а заднее „гузкой". Плоты эти при сплавѣ управляются четырьмя рабочими посредствомъ двухъ потесей. Грузовые плоты бываютъ 3-хъ рядные. Сплачиваніе ихъ нѣсколько иное: вмѣсто вицъ, на счалку употребляютъ мочальныя снасти. Переднее цѣлено наз. маткою; на немъ устраиваются отъ 2 до 5 воробъ (см. воробы); для закрѣпленія якорныхъ и лотовыхъ канатовъ ставятъ ухваты, а впереди, на самомъ краю, на обѣихъ сторонахъ устраиваются крамболы для подвѣшиванія якорей, средній крамболъ служитъ для лота. Длина такихъ плотовъ бываетъ отъ 80 до 100 саженъ и болѣе, а ширина равняется длинѣ бревенъ, 13—14 ар. (на рѣкѣ Шекснѣ такіе плоты наз. гонками). Есть еще грузовые плоты „соймы", длиною до 100 саж. и болѣе. Они грузятся ряда въ 4—5. Осадка ихъ дѣлается 10—12 четвертей. Нижняя часть плотовъ по теченію наз. гузкой, а верхняя головкой.

Такіе огромные плоты идутъ изъ рѣкъ Ветлуги, Камы, Вятки и Бѣлой самоплавомъ, тогда, какъ трехъ-рядные грузовые плоты въ большинствѣ случаевъ буксируются пароходами. Ихъ счаливаютъ по 3 или 4 плота въ рядъ, шириною ихъ отъ 12 до 16 саженъ, а длину ихъ допускаютъ до 180 саженъ. Въ такомъ возѣ плотовъ бываетъ 18—20 тысячъ деревъ. Пароходы, буксирующіе плоты, наз. плотоводами. На переднемъ цѣленѣ „маткѣ", которая имѣетъ длину 15—20 саженъ, устраиваются довольно прочно вороба, кнехты, крамболы и проч.; для жилья рабочихъ устраиваютъ бревенчатые домики. Къ маткѣ уже причаливаются такія же цѣлены бревенъ. Припасы плотовъ-соймъ очень тяжелы: якоря по 100—130 пуд. и болѣе; лоты 250—300 пудовъ; шеймы якорныя очень толстыя, пеньковыя, иногда и мочальныя. Рабочихъ на сплавъ ставятъ 40—50 человѣкъ подъ руководствомъ опытнаго сплавщика. Лѣсъ въ груженыхъ плотахъ сплавляется въ Царицынъ, Астрахань и до попутныхъ городовъ.

Плѣшина. Плѣшиною наз. небольшія, незалитыя водой части песковъ или луговъ при прибыли воды въ рѣкѣ; говорятъ: „всѣ пески или луга стопило (залило), видны только плѣшины" (незалитыя водою).

Побочень. Побочнемъ на рѣкѣ наз. песчаную отмель, выдающуюся отъ берега въ стрежень рѣки иногда на довольно значительное разстояніе по теченію версты на двѣ; побочни встрѣчаются какъ у горнаго берега, такъ и у лугового.

Поворотъ (общій волжскій рѣчной терминъ). Когда идущему пароходу нужно поворотить въ ту или другую сторону, говорятъ: надо поворачивать (пароходъ повернулъ въ Каму или повернулъ въ Волгу).

Погонный. Погоннымъ наз. вѣтеръ, когда онъ дуетъ по отношенію идущаго судна сзади въ корму, т. е. попутный. Отсюда выраженіе: „вѣтеръ былъ погонный".

Погоняло или **погонщикъ.** Погонялами прежде были на коноводныхъ машинахъ мальчики-подростки; ихъ обязанность заключалась въ томъ, что они во время хода машины погоняли лошадей, чтобы тѣ равномѣрно работали; погонщиковъ на одной смѣнѣ было 12 челов.; они смѣнялись по часамъ, одновременно со смѣною лошадей (см. коноводныя машины)

Погрузка. (см. нагрузка).

Подача. Такъ называлась снасть, посредствомъ которой въ прежнее время передвигались суда. Подача однимъ концомъ вчаливалась въ якорь, который заводился впередъ судна, а другой выбирался на суднѣ посредствомъ ворота, шкива и т. п. и судно двигалось медленно впередъ. Способъ подать подачу заключался въ томъ, что завезенный впередъ судна на 500 или болѣе саженъ якорь бросали на дно рѣки, завозня ѣхала къ судну, выбрасывая канатъ въ воду, на судно подавался другой конецъ каната, и рабочіе, находившіеся на суднѣ, начинали выбирать завезенный канатъ въ ручную или при помощи шпиля. Въ это время другая завозня съ такимъ же канатомъ и якоремъ поднималась выше брошеннаго якоря на такое же разстояніе, какъ былъ завезенъ первый, и, бросивъ якорь, завозня возвращалась, выбрасывая также канатъ, и доѣхавъ до перваго брошеннаго якоря, дожидалась, когда подойдетъ судно (будетъ ли это коноводная машина или кабестанный пароходъ). Тогда конецъ каната отъ второго якоря подавался на судно, а рабочіе первой завозни клали съ судна на лодку якорь и канатъ и заѣзжали опять впередъ. Такъ продолжалась работа безъ перерыва, и суда двигались

впередъ очень медленно. Коноводныя машины подачу выбирали на шкивъ, приводимый въ движеніе лошадьми, а кабестанные пароходы подачу выбирали посредствомъ паровой машины тоже чрезъ шкивъ (см. кабестанъ).

Подбери—приказъ управляющаго судномъ: подбери слабину, или слабую чалку, канатъ, подбери буксиръ короче и проч.

Подборъ. Этотъ терминъ употребляется при деревянномъ судостроеніи. Говорятъ: подборъ днища, т. е. подбираютъ днищевыя доски такъ, чтобы они были равны по своимъ размѣрамъ въ ширину и пазы при соединеніи днищевыхъ досокъ приходились въ одной линіи по длинѣ судна.

Подваливать—значитъ подводить судно къ пристани или подваливать къ берегу, когда явится надобность остановиться судну въ указанномъ мѣстѣ.

Подвалье. Такъ называется нижняя часть или нижній конецъ переката, гдѣ сразу дѣлается большая глубина, чѣмъ глубина переката. Теченіе всегда подъ подвальемъ сразу дѣлается тихимъ, вслѣдствіе чего при подъемѣ съ подвалья на перекатъ суда всегда сильно рыщутъ и плохо слушаются рулей. Потому при переходѣ въ такихъ мѣстахъ требуется отъ капитановъ-буксировъ большой опытъ.

Подвижка льда (см. ледоходъ).

Подводка судовъ къ берегу производится весною предъ весеннимъ ледоходомъ. Если суда были съ осени оставлены въ стрежнѣ, ихъ весною подводятъ въ безопасное отъ весенняго ледохода мѣсто. Отсюда выраженія: „подводка судовъ начата", „подводка окончена".

Подводный. Подводными называются тѣ предметы, кои находятся скрытыми подъ водой, наприм., пески, осередки, печины и т. п.

Подводный парусъ (см. пластырь).

Подворотъ. Подворотомъ называется у судовъ та часть бортовой обшивки, которая начинается отъ крайнихъ досокъ днищевой обшивки и идетъ до соединенія ея съ прямой стѣной бортовой ошвы. Подворотъ представляетъ собою закругленность подводной части ошвы, спускающуюся къ днищевой обшивкѣ.

Подвязи. Подвязями наз. устройство прикрѣпленнаго бруса бревна или жерди къ балкамъ или перекладинѣ на козлахъ (см. козлы) и т. п. На этихъ подвязяхъ развѣшиваются или накатываются съ судовъ всѣ канаты, снасти, буксиры и проч. и хранятся на подвязяхъ во время зимовки.

Подгребины (см. уключина). Подгребинами на судахъ въ старину называли нетолстые брусья съ вырубленными въ нихъ гнѣздами для вкладыванія въ нихъ гребковъ. Брусья эти пришивались сверху борта во всю длину судна. Иногда вмѣсто вырубки въ подгребины ставили кочетки (см. кочетки)—деревянныя палочки. Какъ эти послѣднія, такъ и вырубки, служатъ для гребка точкою опоры.

Поддеревокъ. Это небольшая мачта, не выше 15—20 футъ. Ставилась она на мокшанахъ. Такіе поддеревки принято называть флагштоками, т. к. на нихъ поднимаются флаги, или, во время ночи, сигнальные фонари.

Поддержать. Слово поддержать употребляется тогда, когда пароходъ снимается съ якоря съ буксируемыми судами. При выхаживаніи якорей на судахъ говорятъ: „надо поддержать", т. е. не дать сплыть по теченію.

Поддувало. Поддуваломъ наз. отверстіе у паровыхъ котловъ, находящееся ниже топочнаго отверстія. Поддувалы устраиваются для усиленія тяги и притока воздуха въ топкѣ.

Подзоръ. Подзоромъ назыв. выступъ верхней части кормы судна надъ рулемъ, который дѣлается на нѣкоторыхъ деревянныхъ баржахъ. Выступъ этотъ по отношенію кормового штевня дѣлается закругленнымъ.

Подконки, иначе наз. карлингсы или средніе кони. Подъ бимсами противъ боковыхъ кильсоновъ кладутся въ длину судна брусья, которые и наз. карлингсами. Они нарѣзываются немного на бимсы и озды и крѣпятся съ ними сквозными болтами, а по длинѣ судна карлингсы соединяются замкомъ съ зубомъ. Между кильсономъ и карлингсами ставятся стойки, которыя наз. пиллерсами или колонками. Пиллерсы входятъ шипами въ гнѣзда, выбранныя въ кильсонахъ и карлингсахъ. Эти шипы обыкновенно и служатъ крѣпленіемъ, причемъ колонки или пиллерсы ставятся подъ бимсами и служатъ исключительно для поддержки палубы.

Подкосье. Подкосьемъ называютъ мѣсто на песчаныхъ перекатахъ, гдѣ заструги (см. заструга) расположены почти поперекъ теченія рѣки и оканчиваются къ срединѣ переката острымъ угломъ. Подкосье представляетъ собою то-же почти, что и подвалье (см. подвалье). Подъ подкосьемъ бываетъ глубже, чѣмъ на самой косѣ переката, а потому судоходы предпочитаютъ буксируемыя суда проводить по подкосью.

Подкочетовина. Такъ наз. деревянную нетолстую пластину, прикрѣпленную къ верхней кромкѣ борта лодки съ внутренней стороны, отъ средины, ближе къ носовой части. Въ этой пластинѣ утверждены кочетки (см. кочетки), служащіе точкой опоры при работѣ веслами (см. уключины).

Подлежка. Подлежкою называется попорченные снизу товары въ складахъ и въ суднѣ. Нижніе ряды товаровъ портятся обыкновенно отъ сырой влаги снизу, которую они воспринимаютъ, и вслѣдствіе этого подвергаются плесени и гніенію и вообще порчѣ. Особенно скоро-портящіеся товары отъ сырости: хлѣбъ зерновой въ мѣшкахъ, куляхъ, а также и размольные хлѣба (мука всякая); кромѣ того и другіе товары также подвергаются порчѣ снизу отъ сырости, какъ наприм.: ленъ, пенька, конопля, невыдѣланныя кожи, мануфактура и т. п.

Подлицо. Выраженіе за подлицо употребляется при деревянномъ судостроеніи. Наприм., при настилкѣ поперечной палубы на суднѣ на бимсы нарубаются обрѣшетины (нетолстые брусья) за подлицо, т. е. вровень съ бимсами; во многихъ друг. случаяхъ при соединеніи деревянныхъ штукъ, гдѣ не должно быть между ними никакихъ выступовъ, говорятъ: надо сдѣлать „за подлицо".

Подметъ. Прежде, когда суда ходили на подачахъ (см. подача), отъ завезеннаго впередъ судна якоря подачи иногда не доставало передать съ завозни на судно, тогда въ другой завознѣ отъ судна вывозили къ недоѣхавшей къ судну завознѣ другой канатъ, который счаливали съ концомъ подачи. Вывезенный съ судна канатъ назыв. подметъ. Говорили: „подачи не хватило, надо подать подметъ". На кабестанахъ подметъ наз. „шишкой" (см. „кабестанъ").

Подмочка въ обширномъ смыслѣ слова—общеупотребительный на рѣкахъ терминъ, когда отъ какихъ-либо непредвидѣнныхъ причинъ, отъ происшедшей аваріи или во время сильнаго волненія, въ суднѣ появляется течь, вода въ немъ начинаетъ сильно копиться, выступаетъ на

слань и подходитъ подъ товаръ, вслѣдствіе чего происходитъ подмочка его; иногда отъ такихъ причинъ суда тонутъ, если только во время не успѣютъ задѣлать течи.

Подмываетъ берега рѣки въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ грунтъ ихъ очень рыхлый и легко поддается разрушенію, вслѣдствіе сильнаго теченія, направленнаго на береговую линію. Это большею частію происходитъ въ ярахъ, гдѣ ихъ „подмываетъ", берегъ обваливается въ воду и земляныя частицы теченіемъ уноситъ ниже.

Поднять—какую-либо тяжесть, наприм., судно на клѣтки, или поднять изъ воды затонувшій пароходъ (см. подъемка судовъ), поднять якорь изъ воды и т. п.

Подойти къ борту значитъ подойти пароходомъ къ борту другого судна. Такіе маневры на Волгѣ совершаются очень часто, но при этомъ предусматривается крайняя осторожность, чтобы не потревожить судна. Если оно стоитъ на стрежнѣ, то во время вѣтра подходятъ къ нему съ подвѣтренной стороны.

Подошва. Такъ называется нижняя часть горы, гдѣ начинается подъемъ и гдѣ она граничитъ съ урѣзомъ меженняго теченія рѣки.

Подпускной якорь—необходимый предметъ вооруженія большого судна и служитъ въ помощь становому якорю (см. якорь). Вѣсъ подпускного якоря состоитъ въ зависимости отъ размѣровъ судна, большею частію отъ 25 до 80 пудовъ.

Подпушить. Терминъ этотъ употребляется при подъемкѣ какой-либо тяжести посредствомъ рычаговъ или подъемкѣ судовъ на клѣтки. Въ то время, когда вершины ногтей (см. ногти) силою нагруженнаго на нихъ балласта стремятся книзу, а поднимающаяся тяжесть чрезъ точку опоры ногтей приподнимается, въ этотъ моментъ подъ тяжесть подкладываются брусья или поставленныя заранѣе клѣтки. Между этими послѣдними и тяжестью подколачиваютъ для облегченія поднимающаго предмета клинья. Такая операція и назыв. „подпушить".

Подручный. Такъ на волжскихъ баржахъ называютъ лицо, исполняющее обязанности водолива. Подручный на баржѣ—второе лицо, являющееся помощникомъ водолива. Въ пути слѣдованія на баржѣ они имѣютъ дежурства (вахты), чередуясь между собою, причемъ водоливъ вахту свою держитъ ночью, а подручный днемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ подручный долженъ быть и плотникомъ.

Подрядчикъ—лицо, занимающееся принятіемъ работъ подряднымъ способомъ, иначе онъ является посредникомъ между рабочими и работодателями. Подрядчики на Волгѣ занимаются разгрузкою и распаузкою судовъ на пристаняхъ, причемъ работу эту они берутъ отъ пароходныхъ конторъ, заключаютъ договоръ на свое имя и отъ себя нанимаютъ артель рабочихъ-крючниковъ, которая находится въ полномъ его, подрядчика, распоряженіи, т. к. онъ является отвѣтственнымъ лицомъ предъ конторою за всѣ дѣйствія рабочихъ. Подрядчики эксплоатируютъ трудъ рабочаго, разсчитывая на прибыльный заработокъ въ свою пользу.

Подрѣзать. Прежде, когда суда тянулись противъ теченія бурлацкою лямкою и приходилось обходить заднему судну переднее, тогда ходовая бечева съ обходящаго судна ослаблялась и этой слабиной она подходила подъ судно и ее бурлаки слегка тянули. Какъ только бечева выходила изъ-подъ судна, бурлаки всю слабину ея выбирали. Такой маневръ назывался у волгарей „подрѣзать" судно". Терминъ этотъ употребляется и теперь.

Подсады—прежде употреблялись при конной тягѣ судовъ на Окѣ и притокахъ ея. Подсады свивались изъ тонкихъ бѣльныхъ снастей, основаніемъ подсады были деревянные клинки или просто кусочки березоваго дерева въ 1 аршинъ длины и вершка 2 толщины, наз. „клячи“ (см. клячъ). Подсады состояли изъ двухъ половинъ (частей). Въ свитокъ снастей вращивался клячъ. Отъ клячей свитокъ дѣлался толстый въ 8—10 снастей. Длина одной подсады была около 15 саженъ, причемъ отъ свитка выдѣляли одну снасть въ сажень длины въ видѣ отростка. Ихъ выдѣляли 8—10 штукъ. Къ этимъ отросткамъ, т. е. короткимъ снасточкамъ, къ каждой подпрягали лошадь. У каждой половины подсады подпрягали отъ 8 до 10 лошадей, а въ двухъ подсадкахъ 16—20 лошадей, причемъ лошади, припряженныя къ подсадкамъ, изображали собою какъ бы стаю летящихъ гусей. За клячи подсадъ надѣвалась петлею бечева, поданная съ судна на берегъ, за которую кони и тянули судно противъ теченія рѣки (см. коноводы).

Подсорить. Терминъ этотъ на Волгѣ употребляется въ тѣхъ случаяхъ, когда какую-либо снасть нужно подвести подъ какой-либо предметъ, тогда говорятъ: „надо подсорить“.

Подстепки. Подстепками въ низовьяхъ Волги, около Астрахани, назыв. ерики (см. ерики),

Подстрѣлина. Подстрѣлиной наз. жердь, саженъ 3—4 длины и вершка 2 толщины. Подстрѣлины служатъ для поддержки мостковъ, устраиваемыхъ съ дебаркадеровъ или баржей на берегъ, и ставятся вертикально въ землю или на дно рѣки у средины мостковыхъ концовъ, когда они перекинуты съ судна на берегъ, причемъ на верхнихъ концахъ подстрѣлинъ вставляется или кусокъ круглаго желѣза въ 1 или $1^1/_2$ дюйм. толщины, въ $^1/_2$ аршина длины, или деревянный штыръ (см. штыръ), за который крѣпятся снасти отъ мостковыхъ концовъ, чтобы они не провисали и не подвергались излому при переходѣ по мосткамъ людей и и переноскѣ клади.

Подсушка днища у судна производится такимъ образомъ: когда судно для ремонта его поднято на клѣтки (см. клѣтки) аршина на два отъ земли, то кругомъ оно загораживается плотно тесомъ или чаще кошмами по частямъ, на 3—4 части, сообразно длинѣ судна Въ загороженной части раскладываютъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ теплины или, вмѣсто теплинъ, ставятъ желѣзныя большія печки, которыя топятъ дровами, а для выхода дыма выводятъ трубы наружу, за загородки. Подсушка печами лучше и въ пожарномъ отношеніи безопаснѣе. Подсушка производится день и ночь при строгомъ надзорѣ людей; на случай ставятъ кадки съ водой, ведра, швабры и кошмы. То же самое соблюдается при подсушкѣ и теплинами (см. теплина). Подсушка каждой части деревяннаго судна продолжается не менѣе сутокъ, по прошествіи такого срока часть эту начинаютъ ремонтировать и проконопачивать. У желѣзныхъ судовъ, поднятыхъ на клѣтки для ремонта, днищевыя части подсушиваются одинаково, какъ и у деревянныхъ судовъ, но у желѣзныхъ судовъ днище подсушивается для очистки отъ ржавчины или замѣны поврежденныхъ частей и для окраски. Подсушка желѣзныхъ судовъ менѣе опасна, чѣмъ деревянныхъ, и дѣлается гораздо успѣшнѣе. Она производится посредствомъ горячихъ углей, положенныхъ на желѣзный листъ.

Подтабакъ. Слово это фигуральное, вѣроятно, было придумано старинными водоходами и перешло постепенно въ обычай. При наметываніи съ парохода глубины фарватера рѣки на перекатѣ или вообще въ

такихъ мѣстахъ, гдѣ требуется измѣреніе для предупрежденія постановки судна на мель, матросъ-„наметчикъ", когда не достаетъ наметкою дна рѣки выкрикиваетъ: „не маячитъ". Когда же наметчикъ достаетъ дно (при—маячитъ), онъ выкрикиваетъ: „подтабакъ", значитъ что уровень воды еще выше цифровыхъ дѣленій на наметкѣ (см. наметка). Когда же глубина дѣлается меньше и при наметываніи показываются дѣленія наметки, наметчикъ выкрикиваетъ: „семь", „восемь", „семь съ половиной" и т. д. (см. наметка). Есть версія, по которой это выраженіе объясняютъ такъ: когда бурлаки шли бечевой по затопленной сакмѣ, то привязывали табакъ подъ мышки и когда становилось настолько глубоко, что грозило подмочить табакъ, то они кричали коренному, что вода подходитъ „подъ табакъ", тогда переходили на судно и шли на шестахъ или завозомъ.

Подтоварникъ. Подтоварникомъ называютъ тонкія отъ $1^1/_2$ до 3-хъ вершковъ толщины и отъ 4 до 6 саженъ длины жерди. Употребляются онѣ на пристаняхъ на подстилку подъ складываніе товаровъ.

Подтѣлины. Подтѣлинами на деревянныхъ баржахъ (при судостроеніи) называются брусья изъ сосноваго лѣса, длиною 6—7 саженъ, шириною 6—7 вершковъ и толщиною 3—4 вершка въ зависимости отъ размѣра баржи; иначе ихъ наз. привальными брусьями. Кладутся онѣ подъ бимсами во всю длину судна въ два или три ряда и нарѣзываются на шпангоуты на одинъ дюймъ, соединяются замкомъ съ зубомъ и крѣпятся въ каждую копань съ бортомъ двумя сквозными болтами $^5/_8$ или $^7/_8$ дюйма, въ зависимости отъ размѣровъ судна.

Подушка. 1) Подушками называются широкія плахи или брусья, длиною отъ одной сажени и болѣе, толщиною въ 4—8 вершковъ, смотря по назначенію. Подушки служатъ для основанія на нихъ какихъ-либо предметовъ, наприм., мачтъ, ухватовъ, кнехтовъ и проч. Подушки обыкновенно ставятся на копаняхъ и нарѣзываются на нихъ на одинъ вершокъ. Располагаются онѣ по днищу не менѣе какъ на 7—10 копаней или шпангаутовъ по ширинѣ въ одну или двѣ пластины и крѣпятся къ копанямъ двумя желѣзными шпигорными гвоздями въ каждую копань. Подушки для утвержденія въ нихъ мачты, шпилей и ухватовъ располагаются около средняго кильсона. Въ такой подушкѣ вырѣзывается квадратное въ 4—5 верш. отверстіе, наз. гнѣздомъ, въ которое и ставится мачта или ухваты, причемъ гнѣздо въ подушкѣ должно находиться какъ разъ надъ копанью, а не между копанями. Для основанія шпилей въ подушку вкладывается желѣзная или чугунная втулка, т. наз. гнѣздо, на концѣ шпиля имѣется желѣзный штыръ, которымъ входитъ онъ въ гнѣздо. 2) Подушка въ механикѣ назначается для удерживанія вращающагося вала въ правильномъ и неизмѣняющемся положеніи.

Подшиблась или подшибся—(волжскій терминъ). Такъ говорятъ, когда порвется при употребленіи какая-либо снасть на суднѣ, напр., тросъ, канатъ, буксиръ, чалка и проч.: „чалка подшиблась", „буксиръ подшибся" и т. д., что обозначаетъ то-же, что лопнулъ буксиръ, лопнула чалка.

Подчалки. Названіе свое эти суда получили отъ того, что они самостоятельно противъ теченія идти не могли, а подчаливались или къ коноводнымъ машинамъ, или кабестанамъ; суда эти старинныя. Мѣста постройки ихъ были около г. Балахны и Городца, Нижегородской губ., а также на рѣкѣ Бѣлой и ея притокахъ въ Уфимской губерніи. Въ Нижегородской губерніи подчалки строились довольно прочно и чисто, лѣсъ на постройку употреблялся сосновый и елевый. Подчалки имѣли въ

длину 30—35 саженъ, въ ширину до 7-ми саженъ, высота бортовъ 20 четвертей и болѣе съ отвѣсными штевнями и бортами, корма и носъ дѣлались выше средины, т. е. приподнятыми на 2 аршина, продольное крѣпленіе состояло изъ трехъ кильсоновъ: средняго, соединеннаго со штевнями кнопомъ, скрѣпленнаго болтами, и двухъ боковыхъ, расположенныхъ по днищу у бортовъ; поперечнымъ крѣпленіемъ служили озды и бимсы, а для бортового крѣпленія служили баргоуты съ внѣшней и внутренней сторонъ по пяти рядовъ, расположенные по срединѣ во всю длину судна, съ нарѣзкою на копани. Днище крѣпилось нагелями, а бортовая обшивка желѣзными гвоздями, конопатились смольной паклей; служили 10—12 лѣтъ. Крыша дѣлалась тесовая въ два ряда, съ прокладкою скалы.*) Такіе подчалки поднимали груза 80—100 тысячъ пудовъ, при осадкѣ до 12 четвертей, и заняты были перевозкою хлѣбнаго груза и желѣза. Припасы на подчалкахъ заключались, главнымъ образомъ, изъ 2-хъ якорей станового 60—70 пудового вѣса и подпускного въ 35—40 пудовъ, съ пеньковыми шеймами: у станового якоря 8—10 дюймовъ толщиною, саженъ по 50 длиною и къ нимъ суки такой же длины и 6—7 дюймовъ толщины; кромѣ того, запасные косяки 5—6 дюймовъ по 100 саж. и 2-хъ-3-хъ якорей 7—15 пудовъ.

На подчалкахъ перевозился грузъ съ волжскихъ низовыхъ и съ камскихъ пристаней. Дѣлали одну путину до Рыбинска и по сдачѣ груза возвращались сплавомъ къ тѣмъ низовымъ пристанямъ, откуда они брали грузъ, а въ Каму заводились коноводными машинами, а впослѣдствіи пароходами.

Подчалки бѣльскіе строились изъ липоваго и осиноваго лѣса и по своей конструкціи отличались отъ волжскихъ подчалковъ тѣмъ, что штевень и борта дѣлались наклонными во внѣшнюю сторону и скрѣплялись большею частью слѣдующимъ образомъ: днище и бортовая обшивка нагелями, продольное крѣпленіе по днищу, кильсоны, расположенные въ три ряда, какъ дѣлается и на всѣхъ деревянныхъ судахъ, бортовое крѣпленіе накладывались сверхъ ошвы къ бортамъ съ наружной стороны, брусья, изъ развала толщиною отъ трехъ вершковъ въ четыре ряда; носъ и корма, обыкновенно, дѣлались выше бортовой обшивки аршина на два, такъ назыв., „выноска", вообще, какъ и всѣ подчалки, къ носу и кормѣ имѣли тупое закругленіе или образованіе. Конопатились, большею частью, мочаломъ. Такая конструкція судовъ при постройкѣ принималась въ разсчетъ на большую грузоподъемность, но никакъ не на скорость хода, такъ какъ подчалки противъ теченія ходили за коноводными машинами или кабестанами. Впрочемъ, такіе подчалки въ послѣднее время буксировались и буксирными пароходами. Грузоподъемность такихъ судовъ была отъ 60 до 80 тысячъ пудовъ. Въ нихъ большею частью доставлялись съ рѣки Бѣлой и притока р. Таныпа лѣсныя издѣлія: мочало, лубья, поташъ и проч., которыя доставлялись на Нижегородскую ярмарку, и хлѣбный товаръ съ пристаней Стерлитамака, Уфы и прочихъ пристаней доставлялся въ Рыбинскъ и въ Астрахань. Въ Астрахани, кромѣ хлѣба, въ этихъ судахъ сплавляли бондарную клепку и другіе лѣсные матеріалы. Вообще, бѣльскіе подчалки были грубой, топорной работы, не смолились и не красились, крыша дѣлалась, какъ временная, на скатъ, въ два теса. Суда эти послѣ доставки груза въ Астрахани продавались на сломъ, а вышедшія въ Рыбинскъ и Нижній продавались

*) Скалою называется береста, снятая съ березовыхъ деревьевъ и сшитая лыкомъ въ небольшія полотнища въ два ряда, длиною въ 2—3 аршина и шириною въ 1 аршинъ. Нынѣ въ судостроеніи скала не употребляется.

подъ грузы лѣсныхъ матеріаловъ для сплава въ низовье Волги, откуда они не возвращались, а продавались на сломъ.

Припасы на этихъ судахъ отличались отъ другихъ только тѣмъ, что шеймы и лотовые косяки большею частью были мочальные. Стоимость такихъ подчалковъ по тому времени была отъ 2-хъ до 3-хъ тысячъ рублей безъ припасовъ.

Рабочихъ на этихъ судахъ во время сплава бывало 20—30 человѣкъ, въ зависимости отъ размѣра и грузоподъемности судна, затѣмъ водоливъ и лоцманъ. Нанимались они всѣ, обыкновенно, на путину*) т. е. на сплавъ.

Подъ бокомъ (см. подъ крыломъ).

Подъемка (волжскій терминъ). Наприм., подъемка судовъ на клѣтки, подъемка изъ воды затонувшихъ пароходовъ и др. судовъ, подъемка мачты, паруса, шлюбки и тому подобное.

Подъемная (морск. терминъ „вантъ-трапъ"). На Волгѣ подъемной называется снасть, служащая на судахъ для поднятія на мачту паруса. Подъемная снасть бываетъ длиною около 15 саженъ, толщиною отъ 3 до 5 дюйм., въ зависимости отъ размѣровъ судна и величины мачты и паруса.

Подъ конемъ. Выраженіе „подъ конемъ" иногда употребляется при подъемкѣ баржей на клѣтки, чтобы не дать прогнуться днищу, „подъ конемъ" ставятъ козлы, а конь съ кильсономъ скрѣпляются или цѣпями или снастями.

Подъ крыломъ. (волжскій терминъ). Когда буксируется въ нѣкоторыхъ случаяхъ (см. буксировка) баржа или дебаркадеръ подчаленными къ борту парохода говорятъ: такое-то судно буксируется подъ крыломъ парохода.

Пойма. Поймою называются низменные берега, между которыми протекаютъ рѣки, иначе такія мѣста называются долиною рѣки. Во время весенняго разлива долина эта заливается водою, это обычно „пойменные или поемные луга". Каждую весну они покрываются водою, особенно, когда весенній разливъ рѣки бываетъ необычайно великъ, тогда затопляется вся низменность долины между кряжами. „Пойма" въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на Волгѣ доходитъ въ ширину до 20 верстъ, въ низовьяхъ же Волги, около Бузана, пойма заливается на 40 и болѣе верстъ. Поймы или поемныя мѣста (луга) въ большой весенній разливъ рѣки представляютъ собою море воды, наприм., повыше Костромы Волга разливается на десять верстъ; отъ Балахны вплоть до Нижняго разливъ доходитъ до 30 верстъ; самыя обширныя поймы встрѣчаются при сліяніи рѣкъ, наприм., при впаденіи рѣки Камы ширина поймы доходитъ до 30 верстъ, при такихъ обширныхъ разливахъ рѣка представляетъ для судоходства опасность, и такія мѣста требуютъ тщательнаго огражденія фарватера предостерегательными знаками. Обширныя пойменныя мѣста можно встрѣтить и на рѣкѣ Окѣ, ниже Коломны и ниже Рязани, а на Москвѣ рѣкѣ во время весенняго разлива иногда на нѣкоторое время останавливается судовое движеніе за невозможностью ріентироваться. При сліяніи рѣки Мокши съ Окою разливъ по Мокшѣ вверхъ доходитъ почти до устья р. Цны, что для сплава судовъ представляетъ большое затрудненіе (см. мокшаны).

---

*) Путиною на Волгѣ называютъ то время, когда судно находится въ пути съ мѣста нагрузки и до мѣста назначенія груза.

Полати. Полатями называется настилка изъ досокъ на концахъ вершинъ ногтей (см. ногти), которая подводится своими комлевыми концами подъ тяжесть, наприм., подъ судно (см. зарядить), и опирается на шею (въ техникѣ точка опоры); на эту настилку, называемую „палати", нагружаютъ камень или землю, а иногда и деревянныя плахи. Посредствомъ такой операціи поднимаются суда на клѣтки для ремонта подводныхъ частей.

Полетѣла (выраженіе фигуральное). Когда буксируемая баржа при переходѣ чрезъ перекатъ или по другой причинѣ на ходу на плесѣ сильно рыскнетъ (см. рыщетъ) въ сторону отъ фарватера, такъ что удержать ее буксиромъ сразу невозможно, обычно говорятъ: „полетѣла". При такихъ обстоятельствахъ часто случаются аваріи: или баржа сядетъ на мель, или ударится о подводный твердый предметъ или о другое судно.

Ползетъ (волжскій терминъ). Если якорь, положенный на берегу, вслѣдствіе сильнаго вѣтра или другихъ причинъ, отъ сильнаго натяженія причала не удерживаетъ причаленнаго за него судна и тащится по берегу или дну рѣки, то говорятъ: „якорь ползетъ" (см. втереть).

Поливый берегъ—отлогій берегъ, песокъ и т. п., сходящій въ русло рѣки постепенно. Въ темныя ночи представляетъ опасность для судоводителей, почему около такихъ береговъ идутъ по наметкѣ, чтобы не прихватить судномъ дна рѣки.

Полица. Полицею наз. низкій яръ въ видѣ печинъ, трудно поддающійся размыву теченіемъ, тогда какъ слабая часть яра смыта водою. Въ такихъ мѣстахъ яръ спускается къ рѣкѣ двумя уступами. Нижняя часть его и называется „полицею". Полицы бываютъ шириною до 10 саженъ. Въ весеннее время онѣ находятся подъ водою незамѣтными и представляютъ собою опасность для судоходства.

Половодье или полая вода. Половодьемъ называютъ весенній разливъ рѣки, когда она выходитъ изъ береговъ и заливаетъ низменности.

Полои. Полоями, вообще, называютъ низменные луговые берега рѣки, которые весною заливаются прибылой водой на далекое разстояніе. Отсюда выраженія: судно унесло въ полои, или—судно зашло на полои и тамъ обсохло.

Полоса—внезапно набѣжавшій сильный порывъ вѣтра; нерѣдко такіе порывы вѣтра сшибаютъ суда съ причаловъ и наносятъ имъ поврежденія.

Полотно (см. руль).

Полощетъ. Когда судно, идущее подъ парусомъ, вслѣдствіе измѣненія курса или направленія вѣтра, уклонится въ сторону и вѣтеръ, дующій ему въ корму, перемѣнится и подуетъ сбоку, тогда парусъ выйдетъ изъ прямого положенія и отъ бокового вѣтра его будетъ трепать. Въ такихъ случаяхъ волгари говорятъ, что парусъ „полощетъ" или „заполоскало".

Полубаржа. Полубаржою называютъ небольшихъ размѣровъ баржу (типа большихъ деревян. баржей). Полубаржи строятся размѣрами отъ 15 до 25 саженъ длины и поднимаютъ груза отъ 15 до 40 тысячъ пудовъ (см. баржа).

Полубарокъ. Полубаркомъ называется судно типа гусянъ, только на половину меньше размѣромъ. Суда типа полубарки въ прежнее время были самыми распространенными на р.р. Окѣ и Клязьмѣ, когда существовала конная тяга судовъ. Въ настоящее время этотъ типъ судовъ изъ употребленія выходитъ и ихъ замѣняютъ окскіе баржи и барказы.

Полуденникъ. Волгари такъ называютъ вѣтеръ, дующій съ юга.

Полулодокъ. Этотъ типъ судовъ имѣетъ сходство съ тихвинками, но большихъ размѣровъ и прочной чистой постройки. Строятся полулодки въ Мологскомъ уѣздѣ, размѣрами отъ 22 до 24 саженъ, грузу поднимаютъ отъ 22 до 30 тысячъ пудовъ; плаваютъ по Маріинской системѣ; перевозятъ на нихъ главнымъ образомъ хлѣбные груза отъ Рыбинска до С.-Петербурга.

Полундра (см. груша).

Полынья. Послѣ ледостава на рѣкѣ остаются небольшія, а иногда и очень значительныя пространства незамерзшей части рѣки. Такое незамершее водное пространство и называется „полыньей".

Помазокъ—простое орудіе, состоящее изъ шеста въ сажень длиною, къ одному концу котораго прикрѣплена небольшая прядь пакли. Помазкомъ смолятъ баржи послѣ ремонта и конопатки.

Поморины. Поморины дѣлаются на парусѣ. Когда онъ прищипывается (привязывается) къ райнѣ тоньками (см. тоньки), то послѣдніе привязываются почти вплотную одинъ съ другимъ. Вслѣдствіе этого верхъ паруса представляетъ какъ бы сборы. Это дѣлается для того, чтобы уменьшить площадь парусности во время сильныхъ вѣтровъ. Эти сборы и называются „поморинами".

Помощникъ—второе лицо послѣ управляющаго, агента и т. п. На пароходахъ—помощники машинистовъ и капитановъ. Пом. капитановъ и машинистовъ, стоя на вахтѣ, замѣняютъ своихъ старшихъ и отвѣтственны за свои дѣйствія во время вахты.

Помпа. Помпа—аппаратъ назначеніе котораго—приводить, поднимать воду выше ея уровня. Приборъ для выкачиванія воды изъ судна (то-же, что и насосъ). Помпы на баржахъ и другихъ судахъ состоятъ изъ слѣдующихъ частей: 1) помпа—круглое сосновое бревно, длиной отъ 6 до 8 аршинъ, въ діаметрѣ 8—10 вершковъ съ просверленнымъ по срединѣ сквознымъ отверстіемъ отъ $2^1/_2$ до 3 вершковъ въ діаметрѣ; на нижнемъ концѣ помпы прибиваются гвоздями небольшіе кусочки дерева для того, чтобы помпа, поставленная на дно судна, не примыкала плотно къ днищу, дабы во время дѣйствія помпы былъ свободный къ ней доступъ изъ копаней воды, на помпѣ набито по 4 бугеля или обруча изъ шиннаго желѣза, чтобы ее не раздувало отъ напора въ ней воды; 2) въ отверстіе помпы вставляется длинный шестъ, называемый водоносомъ; въ нижнемъ его концѣ прикрѣпленъ круглый кусокъ дерева съ прикрѣпленными къ нему кожаными хлопками (клапанами) на обоихъ концахъ, наз. стаканомъ, (въ техникѣ клапаны наз. поршнемъ). Стаканъ представляетъ собою круглый кусокъ липоваго дерева длиной не болѣе 4 вершковъ, діаметръ котораго совпадаетъ съ діаметромъ отверстія въ помпѣ; по бокамъ кругомъ стакана дѣлаются небольшіе желоба или въ срединѣ дѣлается круглое отверстіе діаметромъ около 2-хъ вершковъ. На верхнемъ концѣ помпы устроена въ видѣ крамбалки, такъ наз. кобыла. Въ верхнемъ концѣ ея имѣется отверстіе, въ которое вставляется небольшая пластина съ круглыми концами, длиною около сажени, наз. качкомъ. Срединою своею она укрѣплена на деревянномъ короткомъ штырѣ въ видѣ нагеля, который служитъ точкою опоры. Къ качку на небольшомъ разстояніи въ $^1/_2$ аршина прикрѣпляется въ отверстіе плоская дыра, въ которую входитъ своимъ верхнимъ концомъ водоносъ и укрѣпляется на кругломъ стержнѣ въ видѣ нагеля. Такимъ образомъ посредствомъ качка приводится въ дѣйствіе водоносъ, который то спускается въ помпѣ книзу, причемъ въ этотъ моментъ клапаны у ста-

кана открываются, вода въ помпѣ стремится изъ копаней судна кверху, а когда водоносъ поднимается кверху, то клапаны въ это время закрываются и вода стремительно выходитъ изъ помпы въ сдѣланное отверстіе чрезъ желобъ наружу, за бортъ судна. Это называется качать воду на помпы изъ судна, причемъ для выкачки воды на каждой помпѣ должно быть 3—4 человѣка, а при усиленной выкачкѣ ставятъ по 8 человѣкъ. На бѣлянахъ помпы ставятся группою въ 6—8 штукъ и приводятъ въ дѣйствіе всѣ одновременно посредствомъ особаго привода; качаютъ не руками, а ногами; на нѣкоторыхъ устроены и ручные приводы, и все же выкачка воды производится одновременно на всѣ помпы однимъ приводомъ.

Поносная. Такое названіе существовало на мокшанахъ, когда они шли сплавомъ; поносныя замѣняли при сплавѣ рули; на другихъ сплавныхъ поносныя называются потесями. Это родъ большого весла, сдѣланнаго изъ длиннаго бревна въ 7—8 саж. длины. Къ вершинѣ его прикрѣпляются изъ досокъ такъ наз. „лопасти", длиною 4—5 аршинъ и шириною отъ $1^1/_2$ до 2-хъ аршинъ. Поносныя, или потеси, спускаются въ воду своими лопастями съ кормы и носа. По срединѣ ихъ сдѣланы вырубки, которыми онѣ вкладываются въ гнѣзда, сдѣланныя на огнивѣ судна съ верхней стороны и служащія точкою опоры. Поносныхъ на мокшанахъ ставилось по двѣ—одна съ кормы, другая съ носу. При управленіи поносной ставилось людей до 20 человѣкъ къ каждой. На коломенкахъ при сплавѣ по Чусовой имѣли по четыре потеси: двѣ на кормѣ и двѣ на носу, причемъ къ каждой потеси ставилось людей по 15 человѣкъ, потому что коломенки только и управлялись потесями, другого приспособленія не было. Потеси на сплавныхъ судахъ и плотахъ существуютъ и понынѣ, какъ необходимая принадлежность каждаго сплавного судна.

Поплавокъ (см. наплавъ).

Поповка. Такъ называется небольшое судно, деревянное или желѣзное, на палубѣ котораго устроенъ паровой насосъ или, какъ называютъ, камеронъ, служащій для перекачки нефти и керосина изъ одного судна въ другое или для перекачки тѣхъ же продуктовъ изъ судовъ въ береговыя хранилища.

Попутный—вѣтеръ, когда онъ дуетъ въ корму идущему судну. Прежде, когда суда ходили противъ теченія лямкою, тогда попутные вѣтра для такихъ судовъ представляли громадную выгоду во времени, а для бурлаковъ большое облегченіе въ ихъ трудѣ (см. расшива).

Порогъ. Порогомъ вообще называется на рѣкахъ поднимающаяся со дна рѣки каменистая преграда или сильное пониженіе дна въ видѣ обрыва и склона. Прежде порогами изобиловала рѣка Шексна и они представляли большія препятствія для судоходства, наприм, въ Ивановой головѣ, Ниловицкіе пороги и друг. Препятствія эти устранены устройствомъ въ 1896 году шлюзовъ.

Поромъ или **паромъ.** Паромомъ прежде назывались барки небольшихъ размѣровъ, 15 саж. длины, 15 арш. ширины безпалубныя, типа гусянъ. Когда гусяны ходили по Окѣ коноводами, то къ нимъ подчаливали къ кормѣ паромъ съ грузомъ 10—12 тысячъ пудовъ. Иногда паромы употреблялись на паузки гусянъ.

Поруски или **порыски** устраивались на судахъ, главнымъ образомъ, на мокшанахъ, въ видѣ бортовыхъ перилъ. Поруски укрѣплялись на бортовыхъ бабкахъ или приставкахъ, выходящихъ сверхъ бортовъ. Поруски—это брусья, расположенные во всю длину судна отъ передняго огнива до

кормы, высотою отъ борта до $1^1/_2$ аршинъ. На мокшанахъ поруски представляли довольно красивый видъ перилъ и съ наружной стороны дѣлались съ рѣзьбою и окрашивались въ разные цвѣта красокъ.

Посадилъ (волжское выраженіе), т. е. поставилъ буксируемую баржу на мель. Иногда становятся на мель буксируемыя двѣ-три баржи. Тогда говорятъ: „разсажалъ" караванъ на перекатѣ.

Поставка. Такъ въ волжскомъ бассейнѣ называется отдача клади на перевозку поставщику. Отсюда выраженіе: „поставка сдана".

Поставщикъ. Поставщикомъ называется лицо, занимающееся доставкою кладей. Въ волжскомъ бассейнѣ поставщиками главнымъ образомъ состоятъ пароходо-судовладѣльцы, которые исключительно занимаются доставкою и транспортированіемъ всевозможныхъ грузовъ не только по воднымъ путямъ, но и по ж. д.

Постель. При спускѣ судовъ послѣ постройки или ремонта съ берега на воду дѣлается выстилка изъ теса или бревенъ (см. склизни), которая и наз. „постелью".

Постовая прислуга. Это вольнонаемные служащіе въ М. П. С., которые находятся въ вѣдѣніи округовъ М. П. С., въ непосредственномъ распоряженіи инспектора судоходства или начальниковъ дистанцій. Назначеніе постовой прислуги заключается въ наблюденіи за постановкой на перекатахъ бакеновъ и освѣщеніи ихъ и на водомѣрныхъ постахъ (см. водом. посты); они же несутъ береговую службу на пристаняхъ и т. п. Прежде береговую службу на пристаняхъ и перекатахъ исполняли водяные солдаты, которые находились въ вѣдѣніи „водяного барина" (см. „водяной баринъ" и „водяные солдаты").

Постъ. На рѣкахъ волжскаго бассейна постомъ наз. мѣсто, гдѣ находятся постовые сторожа М. П. С., наприм. на перекатахъ, водомѣрныхъ постахъ и проч.

Постѣнный (волжскій терминъ). Такъ называется мѣсто на рѣкѣ, гдѣ фарватеръ идетъ вдоль береговъ, не имѣющихъ какихъ-либо препятствій для идущихъ судовъ въ видѣ каменныхъ или песчаныхъ отмелей и т. п. Такія мѣста на плесѣ волгари-судоходы называютъ постѣнными, т. е. прямыми, наприм., песокъ, яръ, или горный берегъ.

Посудина. Такъ принято называть съ очень давнихъ временъ всякое судно. Говорятъ: стоитъ посудина, плыветъ посудина и т. д.

Потайной замокъ. Потайнымъ замкомъ въ деревянномъ судостроеніи называется такой замокъ, который, соединяя два бруса дерева, незамѣтенъ сбоку. Дѣлается онъ такъ: у соединяемыхъ брусьевъ концы на разстояніи около аршина скашиваются, а въ средину вдѣлывается (врубается) гнѣздо въ одномъ изъ брусьевъ, а въ другомъ вытесывается шипъ четверти полторы въ длину и до $1^1/_2$ верш. толщины и этотъ шипъ входитъ въ гнѣздо перваго бруса (см. „замки").

Потащился. Иногда на рѣкѣ бываютъ такіе случаи, что стоящее судно на якорѣ вслѣдствіе ли внезапнаго шторма или другихъ причинъ понесетъ внизъ. Въ такихъ случаяхъ говорятъ: что якорь „потащился" и судно не могло удержаться на мѣстѣ. Отъ этого иногда случаются крупныя аваріи: судно, наплывшее на другое судно, причиняетъ вредъ себѣ или другому, и иногда одно изъ нихъ или даже оба вмѣстѣ тонутъ.

Потеряи или **потеряйные** поясья. Въ деревянномъ судостроеніи при погибѣ досокъ бортовой обшивки не доводятъ до штевней, т. к. бортовая обшивка къ носовой и кормовой части дѣлается выше, чѣмъ средина у мидель-шпангоута, поэтому и образуютъ такъ наз. потеряйные поясья или „потеряи", которые не совпадаютъ съ линіями средины борта.

Потесь (см. весло и поносная).

Потопченникъ. Прежде на судахъ потопченникомъ наз. настилку изъ досокъ къ бортамъ судна на палубѣ въ видѣ помоста, по которому бурлаки во время работы подачею ходили въ лямкѣ. Дѣлался онъ для того, чтобы бурлаки не скользили на крышѣ, которая всегда дѣлалась скатомъ къ бортамъ.

Потравить значитъ свернуть съ ухватовъ, кнехтовъ или шпиля какую-либо снасть. Когда нужно на пароходѣ удлиннить буксиръ, то говорятъ: „потрави буксиръ", „потрави чалки" и проч. Также, когда потащится въ водѣ отданный съ судна якорь, вслѣдствіе того, что мало было выпущено шеймы, говорятъ: „потрави шейму"; т. е. прибавь слабины.

Пошлина или $^1/_4\%$ сборъ. Четверть-процентный судоходный сборъ на улучшеніе водныхъ путей сообщенія.

Въ 1847 году, одномъ изъ наиболѣе мелководныхъ, неурядица на внутреннихъ водныхъ путяхъ дошла до небывалыхъ размѣровъ; эта неурядица побудила Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями графа Клеймихеля войти въ комитетъ министровъ съ представленіемъ отъ 19 августа 1847 года объ установленіи сбора на улучшеніе судоходныхъ путей.

Въ своемъ представленіи графъ Клеймихель излагаетъ слѣдующее:

„Всѣ недостатки и неудобства судоходства по рѣкѣ Волгѣ и системамъ, съ Невою ее соединяющимъ, своевременно предвидѣны, доведены до Высочайшаго Государя Императора свѣдѣнія и по повелѣнію Его Императорскаго Величества необходимыя мѣры улучшенія предначертаны, но самое исполненіе останавливается за неимѣніемъ средствъ. Съ Высочайшаго Государя Императора разрѣшенія я ознакомилъ торгующее сословіе со всѣми этими предположеніями, и купечество, постигая вполнѣ милость Государя Императора, въ бытность мою въ іюлѣ сего 1847 года въ г. Рыбинскѣ, единогласно положило для улучшенія водныхъ путей учредить особый денежный сборъ со всѣхъ отправляемыхъ грузовъ и товаровъ, сообразно цѣнности клади, по $^1/_4$ коп. съ каждаго рубля, а ежели этого будетъ недостаточно, то и еще по $^1/_4$ коп. Купечество полагаетъ сборъ начать въ 1848 году и продолжать его до тѣхъ поръ, пока правительство признаетъ это необходимымъ".

Четверть-процентный сборъ съ грузовъ, перевозимыхъ по воднымъ путямъ, на улучшеніе водныхъ путей сообщенія до 1896 года не далъ, очевидно, правительству желаемыхъ результатовъ. По этому поводу вотъ что говорится въ историческомъ очеркѣ вѣдомства путей сообщенія (изданіе 1898 г.): „Соединеніе акта взиманія судоходнаго сбора съ записью статистическихъ свѣдѣній о грузахъ съ самаго начала не могло не повредить сильно точности этихъ свѣдѣній, такъ какъ судопромышленники, хотя и сами просили объ установленіи названнаго сбора (на улучшеніе судоходныхъ путей), но при первой же уплатѣ его стали значительно уменьшать показанія о количествѣ и цѣнности клади. Самая накладная изъ чисто статистическаго бланка, не только не обременительнаго, но и необходимаго для самихъ судопромышленниковъ, сразу превратилась въ фиктивный документъ".

Въ сборникѣ путей сообщенія (выпускъ IX, книга Богуславскаго) говорится:

„Въ конторѣ начальника Нижегородской дистанціи въ 1885 году значится въ накладныхъ, въ которыхъ сахаръ, пришедшій изъ Рязани въ Нижній, былъ оцѣненъ хозяиномъ его въ 1 рубль пудъ". Далѣе Богуславскій разсказываетъ, что одно пароходное общество, привозя въ

Нижній на своихъ баржахъ желѣзо и чай, въ оффиціальныхъ накладныхъ, представляемыхъ начальникамъ дистанцій, имѣетъ обыкновеніе показывать лишь одно желѣзо, а о чаѣ благоразумно умалчивать.

Провѣрять количество груза на каждомъ суднѣ начальникъ дистанціи не имѣлъ просто физической возможности. Уменьшеніе цѣны и количества груза дѣлалось большею частію не по иниціативѣ товароотправителей: они вносили обыкновенно $^1/_4\%$ сборъ полностью лицу, берущему на себя поставку товара; поставщики же, т.-е. пароходовладѣльцы и судовладѣльцы, представляли въ казну только часть полученнаго отъ товароотправителей сбора.

$^1/_4\%$ сборъ съ товаровъ цѣнныхъ, перевозимыхъ на легкихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ, почти совсѣмъ не попадалъ въ государственное казначейство, такъ какъ за количествомъ и цѣнностью такихъ товаровъ уже совсѣмъ не представлялось возможности услѣдить: грузка товаровъ на легкихъ, товаро-пассажирскихъ пароходахъ совершается въ продолженіе самаго короткаго времени.

Прежде, до возникновенія на Волгѣ и ея притокахъ пароходнаго движенія, во всѣхъ крупныхъ прирѣчныхъ городахъ, какъ въ Рыбинскѣ, Нижнемъ, Казани, Саратовѣ и Астрахани, близъ пристаней разставлены были брандвахты (небольшія суденышки) съ построенными на нихъ жилыми помѣщеніями для водяной команды, состоящей изъ одного старшаго и 3—4 человѣкъ младшихъ солдатъ. Каждое судно, подходя къ брандвахтѣ отъ пристани или къ пристани останавливалось по командѣ водяныхъ солдатъ, которые подъѣзжали къ судну на своей лодкѣ и, потребовавъ отъ судохозяина накладную, отбирали отъ нея ярлыкъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ согласно накладной осматривали находящійся въ суднѣ грузъ. Но это дѣлалось только для вида, что товаръ провѣряется, на самомъ же дѣлѣ сдѣлать этого и тогда было невозможно. За провѣрку груза водяная команда всегда получала отъ судохозяина полтину или цѣлковый да коечто еще въ видѣ рогожки, обрывочка каната, не брезговала она и хлѣбомъ. Послѣ произведенной операціи разрѣшалось судну идти по своему назначенію. Отобранные отъ накладныхъ ярлыки представлялись водяному барину.

Такія брандвахты у Нижняго-Новгорода находились: одна выше Борзовскаго затона (на Окѣ) и двѣ на Волгѣ: одна у Дарьинской косы, а другая у Подновскаго острова.

Отмѣна четверть-процентнаго судоходнаго сбора съ цѣнности грузовъ и товаровъ, отправляемыхъ по воднымъ путямъ Имперіи, совершилась на основаніи нижеслѣдующаго Именного Высочайшаго Указа, даннаго 17 іюля 1896 года Правительствующему Сенату:

„Въ заботахъ объ облегченіи землевладѣльческаго промысла и преуспѣянія торговли и судоходства нашего отечества въ память пребыванія Нашего на Всероссійской художественно-промышленной выставкѣ въ Нижнемъ-Новгородѣ, на главномъ сосредоточіи рѣчныхъ сообщеній Имперіи, признали мы за благо: отмѣнить съ 22 сего іюля четверть-процентный судоходный сборъ съ цѣнности грузовъ и товаровъ, отправляемыхъ по воднымъ путямъ Имперіи, поименованнымъ въ п. 3 ст. 87. уст. пут. сообщ., св. зак. т. XII, ч. I и примѣчаніи 7-мъ изъ сей статьи".

Такимъ образомъ $^1/_4\%$ сборъ взимался съ 1848 г. по 1896 годъ, ровно 48 лѣтъ.

Поѣздной лоцманъ. Названіе поѣзднаго лоцмана употреблялось на рѣкѣ Шекснѣ съ конца шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, когда

только что для буксировки судовъ появились пароходы на этой рѣкѣ. Поѣздные ставились съ парохода по одному на каждое судно, идущее рѣкою Шексною на буксирѣ парохода. Обязанностью поѣздного, какъ хорошаго рулевого, было управлять судномъ при проходѣ въ опасныхъ мѣстахъ (крутыхъ изгибахъ, порогахъ и проч.), причемъ болѣе опытные ставились на заднія въ возѣ парохода суда. Жалованья они получали 20 р. въ м-цъ.

Правила (морск. терминъ, *брасы*)—тонкія снасти, служащія для перемѣны положенія райны соотвѣтственно вѣтру, отчего райна (мор. терм. рея) составляетъ съ килемъ извѣстный уголъ; такое положеніе райны наз. правь парусомъ (морс. терм.: брасуй). Такое дѣйствіе производится посредствомъ правилъ, прикрѣпленныхъ къ концамъ райны, отъ которыхъ другіе концы снасти „правилъ“ находятся на палубѣ судна и крѣпятся или за кафель-нагели или за особыя мушки или за боковые кнехты.

Правь за пароходомъ (волжскій терминъ)—команда-приказъ, отдаваемый капитаномъ съ вахтеннаго мостика на буксируемыя суда. Когда суда рыщутъ и сбиваются въ сторону отъ кильватера парохода, приказывается: „правь за пароходомъ“, т. е. иди въ кильватеръ парохода.

Правежъ. Слово это касается или относится къ управленію судна, когда оно плохо слушается руля, вслѣдствіе чего происходитъ иногда, что судно, непослушное дѣйствію руля, рыскаетъ въ сторону, садится на мель или ударяется о другое судно и вредитъ его или себя; въ такихъ случаяхъ говорятъ: не взялъ или не беретъ „правежъ“.

Практикантъ. Практикантомъ наз. лицо, поступающее на судоходную службу для того, чтобы учиться рѣчной практикѣ для поступленія въ рѣчное училище и дополнить свои знанія практически. Въ рѣчныя училища молодые люди, не бывшіе нѣсколько мѣсяцевъ практикантами, не принимаются.

Предостерегательные знаки (см. обстановка).

Прибыль (см. вода).

Приваливать значитъ подойти къ берегу, пристани или другому судну. Слово приваливать волгари замѣняютъ словомъ подваливать: „подваливай“ значитъ подходи.

Привальные брусья, или порубни, какъ ихъ наз. на бѣлянахъ. Привальные брусья накладываются на наружную обшивку на половинѣ высоты бортовъ и служатъ продольнымъ бортовымъ крѣпленіемъ судна. Ихъ накладывается отъ 4 до 6 рядовъ, въ зависимости отъ размѣровъ судна.

Привальный (см. вѣтеръ).

Приверхъ острова. Приверхомъ острова называется та часть его, которая обращена противъ теченія. Приверхи острововъ бываютъ обрѣзные, круто спускающіеся къ водѣ, или отмелые, имѣющіе выдвигающуюся противъ теченія длинную песчаную косу. Приверхомъ осередковъ называется такъ же, какъ и у острововъ, обращенная противъ теченія сторона ихъ. То-же самое и приверхъ воложки, когда входъ въ нее имѣется сверху, если она въ весеннее время бываетъ судоходна.

Приглубый. Приглубымъ называется такой берегъ или песокъ, къ которому суда могутъ близко подходить.

Прижимить. 1) Для того, чтобы немного приподнять какую-либо тяжесть посредствомъ рычага, говорятъ: „надо прижимить“. 2) При постройкѣ деревянныхъ судовъ, когда прилаживаютъ доски ошвы между со-

бой, то не сразу ихъ прибиваютъ гвоздями, а такъ, чтобы можно доску отнять, говорятъ: „приживить“ ошву. 3) Если потребуется стоящему на якорѣ судну спуститься недалеко внизъ по теченію, говорятъ: „надо якоря приживить“, т. е. приподнять ихъ нѣсколько со дна.

Прижимная вода. Такъ называютъ такія мѣста на рѣкѣ, гдѣ теченіе ея сильно направлено къ тому или другому берегу. Идущія въ такихъ мѣстахъ суда, особенно сплавныя, стараются держаться въ противоположную отъ прижима сторону.

Прижимный (см. вѣтеръ).

Приколъ. 1) Простое орудіе, служащее для удержанія судна у берега. Это деревянный круглый колъ аршина въ два длиною, вколачиваемый на берегу рѣки и служащій вмѣсто якоря. За приколъ причаливаютъ судно для временной его стоянки у берега. 2) Приколомъ называютъ съ давнихъ временъ мѣсто у берега, гдѣ останавливаются суда для разгрузки. Прежде, до пароходства на волжскомъ бассейнѣ, судохозяинъ, прибывшій на суднѣ къ пристани для выгрузки клади, обязанъ былъ представить водяному барину (начальникъ дистанціи) казенную накладную. Накладная эта оставалась у барина, а судохозяину выдавался ярлыкъ на приколъ и тогда судну разрѣшалось выгружать привезенную кладь. Съ развитіемъ на Волгѣ пароходства порядокъ этотъ измѣнился. Въ настоящее время часть береговыхъ участковъ сдается пароходовладѣльцамъ въ аренду съ торговъ, и только свободные береговые участки поступаютъ въ общее пользованіе всѣхъ желающихъ для временной постановки и разгрузки судовъ у берега. За это въ городахъ городскія управы взимаютъ плату съ судохозяина по обоюдному соглашенію, въ зависимости отъ величины судна и количества разгружаемой клади, причемъ въ городахъ Нижнемъ-Новгородѣ, Рыбинскѣ и Астрахани разстановкою судовъ завѣдуютъ рѣчныя полиціи, а въ остальныхъ городахъ начальники дистанцій. На послѣднихъ же лежитъ обязанность, не исключая и тѣхъ городовъ, гдѣ существуетъ рѣчная полиція, слѣдить за прибывающими и отправляемыми въ судахъ товарами на всѣхъ пристаняхъ, находящихся въ вѣдѣніи ихъ, и составлять свѣдѣнія о прибывшихъ и отправляемыхъ кладяхъ для представленія ихъ въ Округъ М. П. С.

Приливъ. Приливы бываютъ въ устьяхъ рѣкъ при впаденіи ихъ въ море. Приливы происходятъ отъ дѣйствія вѣтра. Въ устьѣ Волги приливы происходятъ отъ южныхъ и юго-восточныхъ вѣтровъ. Уровень горизонта воды ниже Астрахани поднимается на три-четыре фута, въ зависимости отъ времени продолженія дующаго по одному направленію вѣтра.

Примазало. Слово фигуральное, придуманное волгарями, означаетъ то же, что и привалило—навалило. Наприм., когда идущее судно противъ теченія или плывущее по теченію, вѣтромъ или теченіемъ нанесетъ на другое судно, песокъ или подвалитъ къ яру, берегу и проч., говорятъ: примазало, вмѣсто того, чтобы сказать привалило.

Примаячило значитъ, что наметчикъ при наметываніи досталъ наметкою до дна рѣки.

Примѣты. До введенія на рѣкахъ обстановки фарватера и опасныхъ для плывущихъ судовъ мѣстъ предостерегательными знаками береговыми и плавучими, съ освѣщеніемъ ихъ въ ночное время, судоходы-волгари пользовались естественными береговыми примѣтами, точно опредѣляя по нимъ фарватеръ и направленіе теченія, по которому должно вести судно. Примѣтами для нихъ служили: контуры береговъ, растущій лѣсъ или кустарникъ, отдѣльныя деревья, коблы и осокори, рынки горъ, населенные

пункты, въ которыхъ въ ночное время бываютъ видны огоньки, овраги въ горахъ, плечи яровъ и проч. Старинные лоцмана по этимъ только примѣтамъ и совершали судовожденіе. Всѣ эти примѣты у нихъ были въ памяти. Они опредѣляли по примѣтамъ, гдѣ долженъ быть перевалъ отъ одного берега къ другому, и всѣ подводные отмели, гряды, огрудки, осередки и проч. опасныя мѣста. Все это изучалось на память долгимъ и упорнымъ трудомъ. Чтобы вести судно, будетъ ли оно сплавное или ходовое на разстояніи отъ Рыбинска до Астрахани, слишкомъ двѣ съ половиной тысячи верстъ, нужно было знать на берегу каждый кустъ, лѣсъ, горы и все это имѣть въ памяти. Теперь, при пользованіи во время плаванія искусственными примѣтами, вести суда стало гораздо проще и не требуетъ отъ лоцмана-судоходца такого напряженнаго вниманія, какъ прежде. Теперь каждая точка поворота обозначена маяками, створами и каждый осередокъ, гряда, огрудокъ ограждены бакенами, освѣщаемыми въ ночное время огнями. Благодаря введенію обстановки на рѣкахъ лоцмана и капитаны пароходовъ не могутъ встрѣчать въ плаваніи тѣхъ затрудненій, какъ было прежде.

Припасы. На судахъ припасами называютъ вооруженіе судна всѣми необходимыми во время плаванія предметами: якорями, снастями, парусами и инструментами. Снабженіе судна припасами состоитъ въ зависимости отъ его размѣровъ и назначенія.

Приправляй парусъ значитъ ставь парусъ по вѣтру. Если судно, идущее подъ парусомъ, будетъ измѣнять курсъ согласно направленію фарватера въ изгибахъ и парусъ выходитъ изъ вѣтра, то приходится править парусами или „приправлять“ паруса.

Приставка. Въ деревянномъ судостроеніи на носовыхъ и кормовыхъ шпангоутахъ дѣлаются приставки въ вышину; онѣ соединяются съ бабками (см. бабка) и накурками (см. накурокъ) въ замокъ съ зубомъ.

Пристань. 1) Пристанями на Волгѣ и другихъ рѣкахъ принято называть дебаркадеры, у которыхъ причаливаются пассажирскіе пароходы. 2) Пункты, гдѣ останавливаются суда и происходитъ разгрузка товаровъ съ судовъ, пріемъ и высадка пассажировъ, передача грузовъ съ воды на жел. дор. и обратно. На Волгѣ виднѣйшими по грузооборотамъ пристанями считаются: Рыбинскъ, Н.-Новгородъ и Астрахань. На Камѣ главной пристанью считается Пермь—Левшино, на р. Окѣ—Рязань, на Москвѣ-рѣкѣ—г. Москва.

Притокъ. Притокомъ называется рѣка, впадающая въ другую рѣку Если рѣка впадаетъ въ озеро, она называется притокомъ озера. Здѣсь приводимъ перечень главныхъ судоходныхъ притоковъ Волги съ поверстными разстояніями, взятыми изъ сборниковъ Московскаго Округа Путей Сообщенія за 1910 годъ и Казанскаго за 1912 годъ.

1. Рѣка Молога, судоходна отъ своего устья до г. Устюжны . . . . . 260 верстъ.
2. Рѣка Шексна, на всемъ своемъ протяженіи отъ устья до истока судоходна и входитъ въ составъ Маріинской системы . . . . . 406 „
3. Рѣка Кострома, судоходна отъ устья до г. Буя . 158 „
4. Рѣка Унжа, судоходна отъ устья до г. Кологрива 306 „
5. Рѣка Ока, судоходна отъ устья до г. Орла . 1328 „

и *притоки Оки:* р. Проня . . . . . 30 „

Р. Мокша 48 верстъ съ притокомъ Цною 180 вер. . 228 „

Рѣка Клязьма, судоходна отъ устья до г. Коврова . 168 „

Лѣвый притокъ Клязьмы, шлюзованная рѣка Теза, судоходна отъ устья до г. Шуи . . . . . 85 верстъ.

Весь окскій бассейнъ судоходныхъ притоковъ *составляетъ 2009 верстъ*.

6. Рѣка Сура, правый притокъ Волги, судоходна отъ устья до с. Промзина . . . . . 344 „

7. Рѣка Ветлуга, лѣвый притокъ Волги, судоходна отъ устья до г. Ветлуги . . . . . 394 „

а при сильномъ мелководіи судоходна до с. Воскресенскаго на протяженіи 130 в.

8. Рѣка Камы, лѣвый притокъ Волги, судоходна отъ устья до г. Чердыни (устье р. Вышеры) . . . . . 1139 „

Притокъ Камы съ лѣвой стороны рѣка Чусовая, судоходна во время весенняго сплава отъ устья р. Ревды до впаденія въ Каму (выше Перми въ 20 верстахъ) . . . . 439 „

Притокъ р. Чусовой р. Сылва судоходна отъ впаденія въ Чусовую до гор. Кунгура 131 верста и рѣкою Чусовой до впаденія ея въ р. Каму 27 верстъ . . . . . 158 „

Рѣка Бѣлая, лѣвый притокъ Камы, судоходна отъ своего устья до г. Уфы 443 версты и выше г. Уфы до г. Стерлитамака 247 верстъ . . . . . 690 „

Рѣка Уфа, лѣвый притокъ р. Бѣлой, впадаетъ въ нее выше города Уфы въ 7-ми верстахъ, судоходна отъ устья до Шафѣевскаго перевоза . . . . . 335 „

Рѣка Ай (Ай-доссъ) лѣвый притокъ р. Уфы впадаетъ въ ниже Шафѣевскаго перевоза, 38 верстъ; судоходство по этой рѣкѣ совершается сплавное только весною на протяженіи . . . . . 412 „

9. Рѣка Вятка, правый притокъ Камы, впадаетъ въ нее у дер. Грахань, судоходна отъ устья до г. Вятки . . . 614 „
и выше города Вятки до Слободского . . . . . 65 „

Весь камскій бассейнъ составляетъ вмѣстѣ съ рѣкою Камою и судоходными притоками *3912 вер.*, а весь волжскій бассейнъ составляетъ вмѣстѣ съ рѣкою Волгою протяженіе судоходныхъ притоковъ *7789 верстъ*, по которымъ совершается судоходство въ оба конца, за исключеніемъ двухъ притоковъ, а именно рѣки Чусовой 435 в. и рѣки Ай-доссъ 412 верстъ, во все время навигаціи.

Прихватать или прихватись временно чалкой или канатами судно, чтобы его не унесло, пока подаются постоянные причалы, на которыхъ оно должно стоять у берега или пристани.

Причалить значитъ укрѣпить судно, лодку, плотъ и проч. для того, чтобы ихъ удержать на мѣстѣ и они не могли быть отнесены вѣтромъ и теченіемъ со своихъ мѣстъ.

Причалъ. Причаломъ наз. снасть у судовъ, которой они причаливаются къ судну или берегу.

Пришить. Слово пришить употребляется при деревянномъ судостроеніи. Когда бываетъ нужно прикрѣпить гвоздями къ борту или палубѣ прибойку или мушку къ тому мѣсту, гдѣ это требуется, говорятъ: „надо пришить“. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ слово пришить замѣняется словами прибить, приколотить.

Пришелъ на якорь, на канатъ, т. е. остановился.

Прищипать (волжскій терминъ) значитъ привязать парусъ къ райнѣ. Паруса на волжскихъ судахъ привязываются къ райнѣ одной стороной тонкими короткими веревочками (легости), наз. тоньками (морской терм. реванты), сращенными срединой въ ошивину (морск. термин. шкаторины); тоньки сращиваются въ ошивину на разстояніи одинъ отъ другого не болѣе какъ на $^1/_2$ аршина.

Пріухъ. Пріухомъ называются петли или огоны, выпущенныя по угламъ паруса отъ шкаторинъ. Верхними углами пріухи крѣпятся за концы райны (морск. терм. ноки), а за нижніе пріухи прикрѣпляются своей средней снастью, наз. шкотами. Когда поднимается парусъ, шкоты концами закрѣпляются за бортовые кнехты для того, чтобы удерживать нижнюю часть паруса, когда въ него будетъ ударять вѣтеръ. При сильномъ вѣтрѣ шкоты выпускаются длиннѣе, чтобы меньше было давленія вѣтра на парусъ, а при ровномъ и несильномъ вѣтрѣ шкоты подбираются короче, чтобы парусность была больше.

Прежде на расшивахъ, имѣвшихъ громадные паруса, шкоты подбирались посредствомъ бѣгучаго такелажа блоковъ чрезъ шпили, иначе удержать паруса шкотами въ ручную во время вѣтра было невозможно.

Пробивать—то-же **конопатить**. При постройкѣ деревянныхъ судовъ между досками днища или ошвы остаются щели, которыя для того, чтобы въ судно не попадала вода, пробиваются паклей въ нѣсколько прядей. Для этого берутъ расщипанную паклю, свиваютъ ее въ видѣ жгута (прядь), прокладываютъ въ пазъ и забиваютъ ее ровно въ пазъ. Если она идетъ слабо, то пропускаютъ еще прядь, чтобы она входила туго „до отбоя“, т. е. до тѣхъ поръ, пока конопатка (лебеза) не будетъ отскакивать при ударѣ. Для провѣрки, когда судно на стапелѣ, иногда пробуютъ, не водотечно ли судно, наливая въ него воды. Передъ нагрузкой старыхъ судовъ также пробиваютъ баржи, если они водотечны.

Пробойка или **пробивка** (см. конопатка судовъ).

Проломъ. Когда судно проломится своимъ корпусомъ о подводные невидимые на днѣ рѣки предметы—карчи, камень, гряду, якорь и проч.,—говорятъ: „судно получило проломъ“ или „судно проломилось“. Отъ такихъ случаевъ суда нерѣдко тонутъ.

Продавило—то-же, что и погнуло. При неправильной нагрузкѣ или выгрузкѣ судна оно получаетъ перегибы. Тогда говорятъ: „судно продавило“, или „судно прогнуло“. Отъ такихъ случаевъ деревянныя суда дѣлаются водотечными, а иногда и тонутъ на мѣстахъ разгрузки, желѣзныя же теряютъ свою крѣпость.

Промза или **промзинцы**. Такъ наз. рабочихъ людей, приходящихъ изъ села Промзина Пензенской губ. и его окрестностей на Волгу и занимающихся преимущественно разгрузкою судовъ на пристаняхъ (см. грузчикъ).

Промыселъ (см. судопромышленникъ).

Проносъ. Проносомъ на рѣкѣ наз. такія низкія мѣста на ярахъ, куда во время весенняго разлива вода со стороны рѣки настолько сильно стремится чрезъ яръ, что до нѣкоторой степени представляется опаснымъ судамъ, идущимъ вблизи такихъ проносовъ, быть затащенными въ него сильнымъ теченіемъ. Бывали случаи, что попавшее въ проносъ судно или плотъ оставались на яру. Поэтому судоходцы со своими судами стараются держаться отъ нихъ дальше.

Проранъ, или протокъ—то-же, что и прорва (узкіе проливы). Встрѣчаются они болѣе въ извилистыхъ мѣстахъ или колѣнахъ рѣки въ видѣ узкихъ рукавовъ, въ которыхъ теченіе не прерывается почти все время (такіе рукава встрѣчаются также и въ дельтѣ Волги). Прора-

ны со временемъ превращаются первоначально въ воложку и нерѣдко дѣлаются коренной рѣкой. Такъ, наприм., когда-то былъ узкій протокъ, наз. Молочной воложкой; теперь тутъ стала коренная Волга, а прежнее коренное русло остается въ сторонѣ, засыпанное пескомъ.

Прорвало. При ледоходѣ на рѣкахъ, вслѣдствіе скопленія ледяной массы въ узкихъ мѣстахъ рѣки, дѣлаются заторы, ледъ набивается до дна рѣки и представляетъ собою плотину, выше которой бываетъ значительный подъемъ воды, отъ напора которой заторы не удерживаютъ и ледъ заторный проноситъ; тогда говорятъ: „заторъ прорвало“ (см. ледоходъ).

Прорѣзь (садокъ живорыбный). Такъ наз. судно, въ которомъ перевозится живая рыба. Прорѣзь большая имѣетъ видъ типа баржи, длиною 30—35 саженъ, шириною до 6 саженъ, высотою бортовъ, какъ и обыкновенная рѣчная баржа, причемъ въ носу и кормѣ сдѣланы непроницаемыя переборки, а въ бокахъ ошвы имѣетъ узкія продолговатыя прорѣзанныя отверстія, или прорѣзи, для доступа свѣжей, текучей воды; поэтому такія суда и наз. „прорѣзь“.

Простая калитка (см. блокъ).

Протигъ. Въ деревянномъ судостроеніи протигомъ наз. отдѣльные брусья, приготовленные для ошвы, когда брусья эти прикрѣпляются къ приставкамъ и составляютъ одну линію отъ носового штевня до кормового.

Прядь. При выдѣлываніи пеньковыхъ канатовъ (спускѣ) прядь скручивается изъ нѣсколькихъ каболокъ въ зависимости отъ толщины каната. Канаты спускаются изъ 3—4 прядей и наз. тросъ трехпрядный, тросъ четырехпрядный и т. д. (см. канатъ).

Прясть. Этотъ терминъ употребляется судоходцами изстари на всѣхъ рѣчныхъ судахъ волжскаго бассейна. Когда при работѣ на шпиль или вообще воротъ и т. п. снасть-канатъ закладывается на нихъ, т.-е. обносится кругомъ три-четыре раза, причемъ коренной ходовой канатъ при дѣйствіи воротовъ навертывается на нихъ, а свободный или такъ наз. бѣжной канатъ выбирается со шпиля однимъ или двумя рабочими, а иногда и болѣе въ ручную, не ослабляя его (иначе канатъ на шпилѣ будетъ канфориться (см. канфорится), т.-е. сдавать назадъ, то рабочіе, выбирающіе бѣжную снасть-канатъ, называются пряхами. Отсюда выраженіе: „пряха, пряди хорошенько“, не давай канфориться.

Пряха (см. прясть).

Пузо. Пузомъ называютъ большую выпуклость паруса впередъ, когда отъ напора сильнаго вѣтра на его поверхность средина его сильно выдувается впередъ.

Путевой журналъ Путевые журналы введены на пароходахъ съ появленія ихъ на Волгѣ. Журналъ ведется на пароходѣ капитаномъ, помощникомъ его или кассиромъ съ начала и до конца навигаціи порейсно. Въ журналъ записываются: 1) рабочіе и простойные часы парохода, 2) привалъ къ пристани и отвалъ отъ пристани, 3) количество погруженнаго и выгруженнаго товара (клади) на пристаняхъ, 4) количество проданныхъ за время рейса пассажирскихъ билетовъ, 5) пріемъ на пароходъ топлива (нефти, дровъ) и расходъ его и 6) всѣ случаи на пароходѣ, наприм., простойное время на мели, за туманомъ, за вѣтромъ, въ темныя ночи, задержка на перекатахъ, аваріи и проч. Журналъ со всѣми документами сдается въ контору по окончаніи каждаго рейса за подписомъ капитана, помощника его и машиниста.

Путина—путь судна, совершаемый отъ одного пункта до другого. Въ старину, когда еще на Волгѣ не было пароходовъ, а ходили парусныя суда: расшивы, мокшаны и другія, бурлацкою тягою, помѣсячно бурлаковъ не нанимали, какъ нанимаютъ на пароходы и баржи; бурлаковъ нанимали на путину, т. е. съ мѣста нагрузки судна и до мѣста назначенія доставки клади. Путины эти были очень длинныя, какъ, наприм., отъ Астрахани до Нижняго на разстояніи слишкомъ въ двѣ тысячи верстъ, суда шли два-три мѣсяца, а отъ Саратова до Рыбинска около пятидесяти сутокъ.

Пучекъ—группа связанныхъ между собой 8—10 шт. деревьевъ, вбиваемыхъ въ дно рѣки. Ставятся нѣсколько такихъ пучковъ для сохраненія судовъ отъ ледоходовъ по большей части въ тѣхъ затонахъ, въ которые попадаетъ черезъ приверхи ледъ.

Пыжъ (см. носъ).

Пята или **пятка.** Пятою или пяткою называется нижняя часть полотна руля у передняго сапога, примыкающая къ штевню судна, гдѣ рулевая петля (см. петли) соединяется головою съ петлею у штевня посредствомъ болта. Такъ же и у пароходовъ та часть руля, гдѣ сапогъ (см. сапоги) нижнимъ концомъ вставляется въ гнѣздо, прикрѣпленное внизу у штевня, наз. пяткою. Равнымъ образомъ и другіе предметы на судахъ, которые своимъ основаніемъ вставляются въ гнѣздо (см. гнѣздо), наз. пяткою, наприм., баржевой деревянный шпиль въ нижнемъ своемъ концѣ имѣетъ желѣзный штыръ (см. штыръ), которымъ вставляется въ гнѣздо, наз. пяткою (см. шпиль).

Пятныя. Пятными наз. снасти-косяки, когда онѣ употребляются въ извѣстныхъ случаяхъ, наприм.: 1) снасть своей срединой крѣпится или привязывается за нижнюю часть полотна руля у передняго сапога, а концами натуго крѣпится за кормовые бортовые кнехты для удержанія руля у штевня судна; 2) пятными наз. также снасти, которыя при постановкѣ свайки при снятіи судна съ мели причаливаются срединой къ нижнему концу свайки и концы которыхъ задерживаются на суднѣ; когда свайка ставится у борта вертикально, то пятныя удерживаютъ ее въ то время, когда ее сразу опускаютъ концами на дно рѣки, чтобы свайка оставалась ближе къ борту судна. Точно такъ же и въ другихъ случаяхъ, когда ставятся въ вертикальное положеніе какія-либо деревья, мачты, козлы и т. п., то, чтобы концы этихъ предметовъ удержать на томъ мѣстѣ, гдѣ они должны быть вставлены въ гнѣзда своимъ основаніемъ, ихъ удерживаютъ пятными.

Пятерикъ. Дрова для продажи и сдачи на пароходы складываются въ полѣнницы длиною въ пять саженъ, высотою 12 четвертей. Такія полѣнницы и называются пятериками.

Р.

Разбоистое плесо. Разбоистымъ плесомъ на рѣкѣ называются такія мѣста, гдѣ на довольно значительномъ протяженіи находится много безпрерывныхъ песчаныхъ отмелей, между которыми встрѣчаются перекаты, побочни, осередки и проч. Русло рѣки между этими отмелями всегда бываетъ извилистое, фарватеръ не отличается особенной глубиной и нерѣдко измѣняется. Такое плесо волгари называютъ „разбоистымъ“, потому что теченіе рѣки разбивается или точнѣе разливается по этимъ отмелямъ (см. розсыпи).

Развилки. Развилками иногда волгари называютъ тѣ мѣста на рѣкѣ, гдѣ встрѣчается узкій ходъ между песчаными ухвостьями или косами;

говорятъ: „надо держать въ развилки", гдѣ, конечно, бываетъ глубже, чѣмъ на самыхъ песчаныхъ отмеляхъ.

Раздѣлывай. Произношеніе слова „раздѣлывай" исходитъ отъ старшаго лица на суднѣ, оно равносильно приказу и произносится послѣ того, какъ работы на шпилѣ, воротѣ и т. п. при подводкѣ судна или подъемкѣ изъ воды якоря, будутъ окончены. Приказаніе—„раздѣлывай", значитъ: убирай снасти, со шпиля или ворота, или свертывай.

Рази. Слово „рази" фигуральное, придуманное рабочими. При перетаскиваніи тяжестей всѣмъ комплектомъ рабочіе обыкновенно приговариваютъ: разъ, разъ, еще разикъ—разъ. Это приговариваніе и называется рабочими „рази", т. е. бери сразу.

Разладокъ. Въ деревянномъ судостроеніи, при постройкѣ судна, между досками ошвы, днища или палубы оставляются щели для пробивки ихъ паклей; эти то щели и называются „разладомъ".

Разливная. Въ деревянномъ судостроеніи разливными наз. окладки на палубѣ у штевня, закрывающіе торцы у палубныхъ досокъ (см. торцы), примыкающихъ къ бортамъ судна и штевню. Разливная вытесывается по лекалу изъ короткаго корня копани въ видѣ дуги, толщиною вершка въ два.

Разливъ. Разливомъ называется высокій подъемъ воды въ рѣкѣ, когда рѣка во время весенней прибыли выходитъ изъ береговъ и затопляетъ всѣ низменности и долины между кряжами на значительное во многихъ мѣстахъ разстояніе.

Размолодить канатъ. Выраженіе это фигуральное, порожденное волгарями. Новые пеньковые канаты поступаютъ съ фабрикъ на суда, какъ извѣстно, скатанными въ очень-твердые круги; когда ихъ начинаютъ раскатывать, то на нихъ получаются скрутки въ видѣ небольшихъ колецъ, наз. баранами (см. забаранился). Съ такими скрутками-баранами канаты въ работу на суднѣ въ употребленіе не допускаются, потому что при натяженіи ихъ скрутки, хотя и расправляются, но чрезъ это канатъ теряетъ свою крѣпость. Чтобы избѣжать такихъ послѣдствій, распущенный канатъ изъ круга нѣсколько разъ раскручивается справа налѣво (т. е. въ противоположную сторону его спуска на фабрикѣ) и такимъ образомъ всѣ закрутки выправляются и канатъ дѣлается болѣе эластичнымъ. Такой способъ раскрутки и наз. „размолодить".

Разносная (морской терминъ). Такъ называется соотвѣтствующая снасть 15—20 саженъ длины, а иногда и болѣе, употребляемая при подъемкѣ якорей или лота, когда шеймы и суки отъ нихъ и лотовыхъ косяковъ нельзя закладывать на шпиль или воротъ, вслѣдствіе ихъ толщины и длины; тогда они выбираются посредствомъ особой снасти, наз. разносной, которая однимъ концомъ приклевывается (см. это слово) за канатъ или цѣпь отъ якоря ближе къ кромболамъ на носу, второй же конецъ закладывается на шпиль или воротъ (воробы) (см. это слово) и при дѣйствіи ихъ выбираются изъ воды шеймы и лотовые косяки отъ лота. Такой маневръ разносной повторяется два—три раза, пока сказанные канаты не будутъ выбраны окончательно до требуемаго положенія. На бѣлянахъ и грузовыхъ плотахъ разносная наз. „шутихой" (см. шутиха).

Разснастка. Разснасткою на судахъ наз. пеньковыя снасти, которыми удерживается мачта. Отъ слова разснастить—оснастить. Разснастка иначе наз. оснасткой, что означаетъ оснастить мачту, т. е. поставить на мачту всѣ нужныя снасти для ея укрѣпленія. Въ послѣднее время на желѣзныхъ баржахъ и пароходахъ на разснастку мачтъ ставятъ проволочныя снасти.

Разстановка. 1) Разстановкою наз. на Волгѣ удлиненіе желѣзныхъ пароходныхъ корпусовъ. Для разстановки корпусъ судна вытаскивается на берегъ, ставится на стапель (см. стапель), затѣмъ корпусъ разрубается пополамъ у мидель-шпангоута и одну, которую-либо часть его, оттаскиваютъ на такое разстояніе, на какое предположено удлиннить. Такимъ образомъ пространство между частями судна—средина его дѣлается новая, которая и соединяется между собѣими частями судна. 2) Разстановка въ порядокъ судовъ въ линіи группами дѣлается, гдѣ бываетъ большое скопленіе судовъ, оставляя фарватеръ рѣки свободнымъ.

Разъѣздныя. Разъѣздными прежде назывались лодки при караванныхъ судахъ, въ которыхъ разъѣзжали по каравану караванные приказчики; иначе ихъ называли „косныя“ (см. косныя).

Райна (морск. терм. рея)—приспособленіе для поднятія паруса на мачту, состоящее изъ круглаго бревна, длиною 7—10 саж., концы котораго тоньше средины. За средину райны вчаливается бѣльная снасть толщиною 4—5 дюйм., наз. подъемной, которая проходитъ въ блокъ, врѣзанный въ мачту у заплечиковъ. Отъ концовъ райны идутъ двѣ бѣльныя снасти 4 дюйм. толщины, наз. горделями, для удержанія райны въ горизонтальномъ положеніи. Для управленія парусомъ отъ райны идутъ бѣльныя 3 дюйм. снасти, называемыя „правилами“. По всей длинѣ мачты, на разстояніи другъ отъ друга четверти по двѣ, привязываются короткіе кусочки легости (тоньки), которыми „прищипывается“ парусъ къ райнѣ. Въ прежнее время на расшивахъ райны были 20—25 саженъ длины и состояли изъ трехъ бревенъ, причемъ два изъ нихъ примыкали одно къ другому комлями, а третье накладывалось сверху; скрѣплялись онѣ между собою шпигорными гвоздями и желѣзными полосами и поднимались черезъ блоки посредствомъ шпиля.

Рама. Желѣзные рули у пароходовъ и другихъ желѣзныхъ судовъ для крѣпости обкладываются полоснымъ желѣзомъ, шириною около 4 дюйм. и толщиною около 2 дюйм., которое называется рамой.

Расклюй, расклевать. 1) Когда нужно освободить снасть, удерживающуюся клевкою (см. клевка), говорятъ: „расклюй или отклюй клевки“; 2) на баржахъ, когда нужно удержать губу на конѣ (см. это слово), говорятъ: „расклюй руль“. Въ этомъ случаѣ руль-тали (см. это слово) отъ губы крѣпятся за борта.

Раскосины (то-же укосины). Въ деревянномъ судостроеніи раскосинами называются брусья, употребляющіеся для уменьшенія перегиба на баржахъ. Они служатъ продольнымъ крѣпленіемъ и располагаются по среднему кильсону; въ носовой части ставятся они наклонно къ форъ-штевню (см. штевень), а кормовыя наклонно къ ахтеръ-штевню. Для болѣе прочнаго продольнаго крѣпленія ставятся еще обратныя раскосины такъ, что онѣ идутъ крестъ на крестъ; въ этомъ случаѣ онѣ наз. „крестовинами“.

Распаузка значитъ отгрузка клади съ глубокосидящаго судна на другое порожнее. Такая операція производится или въ томъ случаѣ, если судно сѣло на мель и не можетъ сняться безъ того, чтобы съ него не сняли часть груза на другое судно (см. паузокъ), или же, если судно по своей глубокой осадкѣ не можетъ пройти чрезъ перекатъ. Въ послѣднемъ случаѣ подводятъ къ нему паузокъ (другое судно), въ которое сгружаютъ часть груза.

Разструнныя мѣста. Такъ наз. поломанные товарные разбитые ящики, короба, потертыя разбитыя кипы, кули, мѣшки и проч., въ которыхъ оказывается недостача и утрата товара. Такія мѣста и называются „разструнными“.

Растурить (волжскій терминъ). Растурить—значитъ обернуть судно внизъ носомъ. Такая операція производится при счалкѣ нѣсколькихъ судовъ, для буксированія ихъ по теченію въ два счала, причемъ задній счалъ ставится кормами въ кормы переднихъ баржей. Это дѣлается въ случаѣ внезапной остановки, во время хода для отдачи носовыхъ якорей съ заднихъ судовъ, которыя въ состояніи удержать буксирный возъ (см. возъ).

Расшивы. Отъ глагола шить, что равносильно скрѣпить, сколотить и проч.

Это—коренныя или кладныя суда, въ настоящее время вышедшія изъ употребленія, но до появленія на Волгѣ пароходовъ и баржъ были употребительнѣйшими грузовыми судами и ходили внизъ и вверхъ по Волгѣ съ грузомъ между Рыбинскомъ, Нижнимъ-Новгородомъ и Астраханью, а также и по нѣкоторымъ притокамъ Волги, напримѣръ: по Камѣ, Сурѣ, Окѣ и Клязьмѣ. Расшивы носили различныя названія, смотря по способу перевозки клади, или даже иногда отъ мѣстности, откуда были родомъ ихъ владѣльцы; онѣ назывались: коренными, гребновскими или гребными, спиртовыми, мстерычами и пр.

Расшивы строились въ разныхъ мѣстахъ рѣки Волги, преимущественно въ Костромской, Нижегородской и Казанской губерніяхъ, а частью и на рѣкѣ Окѣ—въ Горбатовѣ, Избыльцѣ и другихъ мѣстахъ. Размѣрами онѣ были: длиною отъ 15-ти до 25-ти саженъ и шириною отъ 4-хъ до 5-ти саженъ; высота бортовъ отъ 18-ти до 20-ти четвертей. Строились онѣ довольно основательно съ прочной палубой и служили до 8—10 лѣтъ. Лѣсъ для постройки употреблялся сосновый и елевый, обшивка бортовая и днище крѣпились желѣзными гвоздями, конопатились паклею и засмаливались смолою.

На расшивѣ имѣлась одна толстая мачта, высотою отъ 12 до 15 саженъ, стеньга 4 саж., соединенная изъ 6—7 деревъ въ рядъ, скрѣпленная шпигорными гвоздями*) и ставилась она обыкновенно ближе къ носовой части судна въ особо укрѣпленныя изъ брусьевъ гнѣзда, расположенныхъ на копанях у средняго кильсона, и поддерживалась съ боковъ ложками**) по 12 паръ съ каждой стороны, иначе вантами, а спереди двумя базанными, иначе—штагами. Вся эта оснастка мачты состояла изъ смоленыхъ снастей толщиною отъ 4 до 5 дюйм. Кромѣ этой оснастки по обѣ стороны мачты прикрѣплялись вверху ея до борта веревочныя лѣстницы для влѣзанія на мачту.

Такъ какъ мачты на расшивахъ были очень толсты и тяжелы, то ихъ ставили посредствомъ крановъ, особо для этого приспособленныхъ на плавучихъ плоскодонныхъ судахъ (барка). Краны приспособлялись на берегахъ на особо устроенныхъ ряжахъ. Такіе краны были въ Молитовкѣ и Балахнѣ.

Расшивы, какъ извѣстно, въ то время предназначались преимущественно для плаванія противъ теченія, какъ тягою—людьми (лямкою), такъ и на парусахъ при попутномъ вѣтрѣ. Поэтому онѣ имѣли нѣсколько закругленное дно, т. е. въ подворотахъ суженную корму, отвѣсные борта, причемъ носовая ихъ часть дѣлалась лыжно-образной формы, т. е. приподнятая наклонно кверху во внѣшнюю сторону, и была нѣсколько выше палубы, которая, какъ въ этой носовой части, такъ и въ кормовой, расширялась свѣсами за борта судна (огнивами), такъ что имѣла почти вездѣ одинаковую ширину; по краямъ палубы по бортамъ ставились низкія перила (поруски), вышиною отъ палубы въ $^1/_2$ аршина или нѣсколько выше.

---

*) Шпигорья—желѣзные гвозди длиною отъ 12 до 16 вершковъ.
**) Волжскій терминъ (оснастка).

На носовомъ огнивѣ съ наружной стороны вырѣзывалась надпись—„Богъ—моя надежда", затѣмъ имя и фамилія владѣльца судна и годъ постройки, а на плечахъ судна (скула) живописно рисовались глаза, или сирены и русалки съ загнутыми хвостами. Словомъ, это были плоды воображенія доморощенныхъ художниковъ, которые давали полный просторъ своей кисти и помѣщали по бортамъ и на кормѣ все, что прихо-

Рис. 25. Самое старинное волжское судно „Расшива".

дило имъ въ голову. На вершинѣ мачты (на стеньгѣ) ставился на желѣзномъ стержнѣ желѣзный флюгеръ съ прикрѣпленной къ нему, длиною въ 5—6 саженъ и шириною въ $^1/_2$ аршина, краснаго или бѣлаго цвѣта лентой изъ шерстяной матеріи. Сверху флюгера, на томъ же стержнѣ, ставилось вырѣзанное изъ листового желѣза изображеніе или Георгія Побѣдоносца на конѣ, или Архангела Михаила съ трубой.

Стоимость расшивы со всѣмъ ея вооруженіемъ (такелажемъ—припасами)*) была отъ 3.500 руб. до 5.000 рублей. Особенную цѣнность ихъ такелажа представлялъ главнымъ образомъ коренной парусъ, сшитый изъ канифаса**) въ 50—85 концовъ***), равняющійся въ ширину дяинѣ судна, т. е. 20—25 саж., а длиною—высотѣ мачты до подъема подъ стеньгу, т. е. около 12—15 саженъ. На большихъ расшивахъ мачты и паруса были больше, а на малыхъ размѣры были меньше, причемъ райны (см. райны) составлялись изъ трехъ толстыхъ и длинныхъ круглыхъ деревъ, длина ихъ равнялась длинѣ судна или иногда нѣсколько длиннѣе, такъ сажени на двѣ, причемъ паруса поднимались посредствомъ двухъ шпилей, устроенныхъ на кормѣ. Стоимость такого паруса равнялась отъ 600 до 1000 рублей и болѣе.

Кромѣ коренного паруса на расшивѣ былъ еще малый парусъ, такъ называемый топсель; послѣдній иногда служилъ въ помощь

---

*) Вооруженіемъ.
**) Высшій сортъ полотна.
***) Концомъ назыв. одинъ кусокъ полотна въ 50 аршинъ, стоимостью въ то время 17 руб. кусокъ или около 30 коп. аршинъ.

коренному, а также и при сплавѣ расшивы по теченію. Якорей при расшивѣ имѣлось 5—6 штукъ разнаго вѣса, и изъ нихъ одинъ становой въ 20—25 пудовъ (одинъ пудъ якоря на тысячу пудовъ груза), одинъ подпускной въ 15 пудовъ, 3 якоря ходовыхъ для подачи въ 10—12 пудовъ вѣсомъ, рысковыхъ или запасныхъ 2—3 якоря 6—7 пудовъ вѣса. Шеймы къ якорямъ становому и подпускному употреблялись пеньковыя, смольныя, въ 25—30 саж. длины и толщиною въ окружности 7—9 дюймовъ. Снастей бѣльныхъ для тяги бурлаками судна (лямкою) полагалось 4 косяка 100 саженной длины и 3-хъ дюймовой толщины. Для завоза ходового якоря употреблялись смольныя снасти отъ 4 до 6 косяковъ тоже 100 саженной длины отъ 4 до 5 дюймовъ толщины; вѣсъ каждаго косяка 20 пудовъ.

Грузоподъемность расшивы была отъ 15 до 25 тысячъ пудовъ при осадкѣ въ водѣ 8—12 четв. Заняты онѣ были перевозкою различныхъ грузовъ, главнымъ образомъ, хлѣбныхъ, рыбныхъ, соли, персидскихъ товаровъ, риса, сухихъ фруктовъ, вина и спирта, а также и другихъ болѣе цѣнныхъ товаровъ, идущихъ съ низовьевъ Волги на Нижегородскую ярмарку и обратно въ низовые города вплоть до Астрахани.

Рис. 26. Расшива подъ парусомъ.

Расшива подъ громаднымъ парусомъ была очень красива и доставляла пріятное дополненіе къ волжскому пейзажу, когда десятокъ и болѣе этихъ рѣчныхъ кораблей, гонимыхъ попутнымъ вѣтромъ, обгоняли другъ друга. Искусные и дюжіе лоцмана съ окладистыми бородами, въ красныхъ рубахахъ, раздуваемыхъ вѣтромъ, составляли непремѣнную принадлежность этого флота и представляли пріятную для глаза пестроту. При хорошемъ, прямомъ по плесу, вѣтрѣ, расшивы шли противъ теченія до 200 верстъ въ сутки. Это было необычайно внушительное зрѣлище красоты и побѣды человѣка надъ стихіей. Въ это время хотя бурлаки и отдыхали, но въ сильный боковой вѣтеръ они всѣ находились наверху и отдыха имъ не полагалось: они управляли парусомъ и помогали лоцману править рулемъ, т. к. въ это время все вниманіе лоцмана было напряжено на фарватеръ; въ ночное же время

изъ-за паруса отъ руля впередъ было не видно, по какому направленію идетъ судно, то лоцманъ нерѣдко находился на носу у кички, откуда и наблюдалъ за правильностью хода судна, а управленіе рулемъ поручалъ корщикамъ и водоливу, которые при помощи бурлаковъ правили рулемъ по приказанію лоцмана, куда онъ укажетъ, т. е. направо, налѣво и проч. Но насколько красивы расшивы были подъ парусомъ, настолько же тяжело и грустно было смотрѣть на судно, едва двигающееся противъ теченія и вѣтровъ силой людей, запряженныхъ въ лямки и изнемогающихъ подъ бременемъ этой тяжелой нечеловѣческой работы.

Для тяги расшивы съ грузомъ противъ теченія полагалось на каждую тысячу пудовъ груза отъ 3 до 5 человѣкъ, а на срочныхъ до 6-ти человѣкъ, что, конечно, зависѣло и отъ ходкости судна и срока доставки груза. Въ случаяхъ срочности, при людской тягѣ, расшивы шли иногда и въ двѣ смѣны день и ночь безостановочно и комплектъ рабочихъ увеличивался вдвое, такъ что всего бурлаковъ на расшивѣ находилось отъ 80 до 150 человѣкъ; изъ нихъ болѣе смѣтливые и ловкіе назначались косными, по два человѣка, обязанность коихъ заключалась въ томъ, чтобы лазить на мачту, поправлять парусныя снасти, если расшива шла подъ парусами, а во время тяги бечевою косные находились обычно на берегу и слѣдили за бечевою, которою бурлаки тянули судно и освобождали ее, если она за что-либо задѣнетъ; это называлось „ссаривать". За такія услуги косные пользовались отъ бурлаковъ готовыми харчами.

Суда обыкновенно тянулись двумя бечевами, поданными съ судна на берегъ, почему и бурлаки на берегу дѣлились на двѣ ссады*), поровну къ каждой бечевѣ; первымъ вчаливался въ бечеву болѣе опытный и здоровый бурлакъ и назывался онъ „шишкою", а за нимъ уже слѣдовали по расходящимся подъ угломъ бечевамъ остальные, при этомъ лѣнивые и кабальные **) бурлаки шли за шишкою въ переднихъ рядахъ, а въ заднихъ шли болѣе добросовѣстные, шли они нога въ ногу съ передними, какъ солдаты во время марша, и большею частью съ пѣснею, въ тактъ, что поднимало ихъ энергію.

Тяжелая работа бурлаковъ начиналась съ восходомъ и оканчивалась съ закатомъ солнца, съ перерывомъ три раза въ день для ѣды, и при всемъ этомъ расшива могла идти только 25—30 верстъ въ день.

Такъ какъ бечевникъ (сакма)***) зарасталъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ивнякомъ или другимъ мелкимъ лѣсомъ и препятствовалъ бурлакамъ при тягѣ судовъ, приходилось ежегодно расчищать его прибрежнымъ жителямъ безплатно, по наряду отъ сельскихъ обществъ.

Если мѣстами бечевникъ былъ залитъ весеннею водою или отъ берега выдавались далеко отмели и нельзя было идти бурлацкою тягою, то въ этомъ случаѣ они шли при помощи завоза якорей, т. е. подачею. Способъ этотъ заключался въ томъ, что якорь съ канатомъ, имѣвшимъ длину 300—400 саженъ, завозился вверхъ по теченію рѣки въ особой лодкѣ (завознѣ). Завозенъ при расшивѣ было три и одинъ подчалокъ (тоже лодка). На завознѣ находилось человѣкъ 8—10 рабочихъ, во главѣ съ кормщикомъ (рулевой). Поднявшись отъ судна вверхъ по рѣкѣ на 300—400 саженъ, они бросали на дно рѣки якорь со вчаленнымъ въ него концомъ каната. Завозня ѣхала обратно къ судну, выбра-

*) См. ссады.
**) Значитъ всѣ деньги проѣлъ и кормится за счетъ хозяина судна.
***) Тропа или дорога, по которой шли бурлаки вдоль берега.

сывая канатъ въ воду, а подойдя къ судну, передавала конецъ каната на судно и рабочіе, находящіеся тамъ, выбирали канатъ лямкою или при помощи ворота (шпиля). Такимъ образомъ судно двигалось впередъ. Въ это время другая завозня, съ такимъ же якоремъ и канатомъ, поднималась выше брошеннаго якоря на такое же разстояніе, какъ и первая; бросивъ свой якорь, она сплавлялась обратно внизъ и дожидалась, когда судно подойдетъ къ первому брошенному якорю; тогда конецъ каната отъ второго якоря также подавался на судно, а рабочіе первой завозни выхаживали съ судна свой якорь, клали его въ лодку на канатъ и опять заѣзжали впередъ.

Такъ продолжалась работа безъ перерыва съ утра до вечера и при этомъ даже условіи судно дѣлало не болѣе 10 верстъ въ день.

Помѣщеніемъ на суднѣ для отдыха бурлаковъ служилъ трюмъ, гдѣ они и размѣщались на особо устроенныхъ полатяхъ изъ лубковъ или теса, на товарахъ, а нѣкоторые и на палубѣ подъ парусомъ или рогожами и въ носовой мурьѣ. Лоцманъ помѣщался въ особой каюткѣ, устроенной на палубѣ подъ креслами, на которомъ онъ во время хода судна управлялъ рулемъ (родъ штурвальнаго пароходнаго мостика), а водоливъ въ казенкѣ, устроенной въ трюмѣ кормовой части, гдѣ помѣщался и хозяинъ судна.

Бурлаки на расшивахъ за свою работу получали за путину, т. е. за выводку судна отъ мѣста его нагрузки и до мѣста назначенія. Напримѣръ, отъ Астрахани до Нижняго-Новгорода, или до села Мстеры (на р. Клязьмѣ) платили отъ 100 до 120 рублей ассигнаціями, на своихъ харчахъ, отъ Саратова и Балакова 70—80 руб., отъ Самары 65—70 руб., изъ Суры рублей по тридцати, а изъ Лыскова 20—25 рублей ассигнаціями. Въ задатокъ получали половину рядной платы зимою. Бурлаки являлись на мѣсто зимовки судна раннею весною, такъ какъ они обязаны были и нагрузить судно. Лоцманъ за всю навигацію получалъ 400—450 рублей, а водоливъ 250—300 рублей ассигнаціями, тоже за всю навигацію, на хозяйскихъ харчахъ. Они столовались вмѣстѣ съ бурлаками, хозяинъ платилъ за ихъ содержаніе въ артель бурлаковъ по 15 рублей ассигнаціями за каждаго за всю путину. Въ большинствѣ случаевъ на расшивахъ плавали и сами хозяева. Они также столовались вмѣстѣ съ бурлаками, такъ какъ при дешевизнѣ жизненныхъ продуктовъ того времени бурлаки питались весьма удовлетворительно, они много ѣли мяса и кашу со скоромнымъ масломъ, а въ постные дни рыбу, горохъ, кашу, иногда съ медомъ.

Расшивы, такъ называемыя мстерычи, ходили изъ Астрахани до с. Мстеры, на р. Клязьмѣ, съ рыбнымъ грузомъ, персидскими сухими фруктами и рисомъ. Совершали весь путь отъ Астрахани до Мстеры (2200 верстъ) отъ 8-го іюля и до начала октября, находясь такимъ образомъ въ пути около 3-хъ мѣсяцевъ.

Суда спиртовыя выходили изъ Астрахани съ грузомъ виноградныхъ винъ и другими товарами весною и приходили въ Нижній-Новгородъ къ Нижегородской ярмаркѣ, т. е. въ началѣ іюля.

Гребныя расшивы ходили изъ Астрахани также въ Нижній на Нижегородскую ярмарку и привозили рыбные товары. Мѣстомъ выгрузки и сдачи товаровъ изъ этихъ судовъ было у ярмарочныхъ песковъ на р. Окѣ, и называлось оно въ то время Гребновской пристанью или Гребновскими песками. Это названіе сохранилось и до настоящаго времени тамъ, гдѣ разгружаются въ данное время баржи, доставляющія рыбныя товары.

Расшивы сдавали свой грузъ на Нижегородской ярмаркѣ, нагружались разными ярмарочными товарами и шли обратно въ Астрахань и попутные города сплавомъ на гребняхъ (весла), а при попутномъ вѣтрѣ подъ парусами.

Нѣкоторыя изъ гребныхъ судовъ успѣвали не только сплыть въ Астрахань и сдать тамъ привезенный товаръ, но еще и вновь нагрузиться малосольнымъ рыбнымъ товаромъ и доставить его въ Саратовъ. Суда эти приходили къ Саратовской пристани уже самой поздней осенью (въ ноябрѣ). Саратовъ въ то время, до конца шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, считался главнымъ послѣ Нижегородской ярмарки рыбнымъ рынкомъ. Съ проведеніемъ Грязе-Царицынской желѣзной дороги—рыбный рынокъ перешелъ въ Царицынъ.

Коренныя и кладныя расшивы исключительно были заняты перевозкою хлѣбныхъ товаровъ съ низовыхъ пристаней Волги, начиная отъ Камышина, Ровнаго, Саратова, Балакова, Самары, Лыскова, Воротынца (пристань Чугуны, нынѣ этой пристани не существуетъ), затѣмъ съ камскихъ и сурскихъ пристаней, доставляя таковой преимущественно въ Рыбинскъ. За доставку клади брали съ низовыхъ пристаней 20 к. серебр. съ пуда (см. фрахты). Расшивы отправлялись съ низовыхъ пристаней, т. е. съ мѣстъ нагрузки, раннею весною, тотчасъ по проходѣ льда. Доставивши свой грузъ къ Рыбинску и сдавши его здѣсь, онѣ возвращались обратно порожними въ Нижній къ Нижегородской ярмаркѣ. Здѣсь онѣ брали ярмарочный грузъ, съ которымъ шли также сплавомъ до тѣхъ пристаней, откуда доставляли хлѣбный грузъ, сдавали ярмарочные грузы на этихъ послѣднихъ, оставались тутъ же на зимовку, а нѣкоторыя изъ этихъ судовъ оставались на зимовку въ верховьяхъ Волги, въ мѣстахъ жительства своихъ владѣльцевъ, сдѣлавши такимъ образомъ въ лѣто лишь только одну путину. Случалось это по преимуществу въ годы мелководья, когда судамъ приходилось дѣлать распаузку и тратить на это много времени и денегъ. Время мелководья было бичемъ для судопромышленниковъ, потому что негдѣ было достать мелководныхъ судовъ для распаузки, и отъ этого многіе судовладѣльцы совершенно разорялись. Обыкновенно всѣ слѣдуемыя за доставку деньги судохозяинъ получалъ впередъ. Въ то время судовщикъ, взявши грузъ на доставку, исправность послѣдней обезпечивалъ товарохозяину судовымъ билетомъ, который и хранился у послѣдняго до полной сдачи груза. Если же таковой въ случаѣ мелководья не былъ доставленъ своевременно и въ случаяхъ перебора денегъ—судно оставалось въ собственность кладчика, а судовщикъ, собравши съ судна свой скарбъ въ котомку, уходилъ съ судна на берегъ. Помолившись Богу, кланялся своему суденышку и отправлялся домой пѣшкомъ. Говоря другими словами, онѣ раззорялись совсѣмъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ исправнымъ судовщикамъ суда возвращались съ обязательствомъ перебранныя деньги отработать въ послѣдующія навигаціи.

Нѣкоторыя расшивы были заняты перевозкою соли отъ Астрахани и Владимировки до Саратова и другихъ городовъ средняго Поволжья.

Самое цвѣтущее время для расшивъ было въ началѣ прошлаго столѣтія сороковыхъ и пятидесятыхъ годовъ, а затѣмъ съ развитіемъ на Волгѣ пароходства и постройкою баржей послѣднія стали вытѣснять расшивы и въ шестидесятыхъ годахъ онѣ совершенно уже были вытѣснены буксирными пароходами и баржами; ихъ болѣе уже не строили, а пришедшія въ ветхость обыкновенно разламывались на дрова.

Такимъ образомъ существованіе расшивъ на Волгѣ продолжалось болѣе сорока лѣтъ и владѣльцы ихъ вмѣстѣ со своими кормильцами-расшивами сошли, за немногимъ исключеніемъ, со сцены.

Многихъ изъ судовщиковъ впослѣдствіи охотно принимали на службу въ пароходныя общества командирами на пароходы и довѣренными, какъ опытныхъ и свѣдущихъ волгарей. Въ ту давнюю пору плаваніе было далеко не безопаснымъ. Въ Жигулевскихъ горахъ, въ 30 верстахъ выше Самары, рѣчные разбойники свили себѣ гнѣздо и укрывались въ лѣсахъ по берегу Волги вплоть до деревни Жигулихи.

По разсказамъ очевидцевъ того времени, происходило это такъ: когда судно входило въ предѣлы Жигулевскихъ горъ, разбойники, завидѣвъ его, садились въ свои лодки человѣкъ по десяти, во главѣ съ атаманомъ, вооруженные пистолетами и холоднымъ оружіемъ, ѣхали къ плывущему судну и лѣзли съ крикомъ на палубу. Первымъ, крича „сарынь на кичку", влѣзалъ атаманъ. По его командѣ разбойники мигомъ появлялись на суднѣ и начинали на немъ хозяйничать, а бурлаки, которыхъ на суднѣ было до сотни человѣкъ, при этомъ крикѣ ложились отъ страха на палубу ничкомъ.

Интересно и то, что когда всѣ бурлаки, находившіеся на берегу при тягѣ судна, видѣли, что на ихъ судно напали разбойники, то совершенно спокойно причаливали его бечевой къ берегу и тутъ же ложились и не вставали до тѣхъ поръ, пока разбойники не оканчивали свою операцію. Убійствъ не было, а если и были, то очень рѣдко, потому что всѣ рабочіе подчинялись нападавшимъ безпрекословно Разбойники, забравъ на суднѣ все, что было можно, уѣзжали во свояси, а судно продолжало свой путь по прежнему. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ хозяева, чтобы не подвергаться нападенію, сходили съ судна у села Переволоки на берегъ и отсюда ѣхали сухопутьемъ до села Новодѣвичьяго, минуя такимъ образомъ Жигули*), гдѣ и ожидали свои суда. При всемъ этомъ разбойники не упускали случая взять съ судна дань и водкою, и масломъ, и хлѣбомъ, и деньгами, хотя правительство и относилось въ то время къ судоходству съ самой внимательной заботливостью и заботливость свою проявляло въ упорной борьбѣ съ грабежами и разбоями, распространившимися на рѣкахъ. Въ 1797 году были учреждены на Волгѣ особыя сторожевыя суда—„гардкоты" съ военной командой и пушками. Благодаря такимъ строгимъ мѣрамъ, только примѣрно съ 1824 года разбои на Волгѣ были наконецъ искоренены и плаваніе судовъ стало свободнымъ и безопаснымъ.

Редерсы. Въ деревянномъ судостроеніи редерсомъ наз. скрѣпленіе судна для лучшей связи. Дѣлаются они изъ брусьевъ и располагаются наклонно въ носовой и кормовой части судна по внутреннимъ плоскостямъ шпангоутовъ. Редерсы также ставятся и желѣзные по одному на сторонѣ. Они дѣлаются изъ однопрокатнаго полоснаго желѣза и крѣпятся къ накуркамъ и бабкамъ болтами.

Рейдъ (морской терминъ)—мѣсто стоянки и разгрузки судовъ, защищенное отъ всѣхъ вѣтровъ и невзгодъ. На Каспійскомъ морѣ т. наз. двѣнадцати-футовый рейдъ, находящійся верстахъ въ пятидесяти отъ Биручей косы, въ открытомъ морѣ, ничѣмъ незащищенный; на этомъ открытомъ рейдѣ и производится вся перегрузочная операція изъ морскихъ судовъ въ рѣчныя и обратно. На рейдѣ производятся рѣчныя

*) Отъ Переволоки до Новодѣвичьяго водою слишкомъ 200 верстъ (Самарская Лука), а по прямому направленію сухопутно только около 30 верстъ.

суда съ Волги буксирными пароходами, ими же буксируются и обратно.— Рейдъ этотъ въ лѣтнее время представляетъ собою плавучій городъ съ огромнымъ числомъ судовъ, тысячами грузчиковъ и судорабочихъ. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1911 года рейдъ этотъ постигло крупное несчастіе: позднею осенью, когда разгружались тутъ только суда „О-ва Кавказъ и Меркурій" 12, 13 и 14 ноября, подулъ сильный шторменный вѣтеръ; превратившись въ ураганъ, море взбушевалось, стоящія на рейдѣ суда волненіемъ разбило въ щепки и болѣе двадцати меркурьевскихъ судовъ; погибло; вмѣстѣ съ ними погибло до трехсотъ человѣкъ грузчиковъ-персовъ и русская судовая команда; вмѣстѣ съ тѣмъ погибъ и товаръ. Отъ этой катастрофы О-во „Кавказъ и Меркурій" понесло большіе убытки. Этотъ небывалый еще штормъ на Каспійскомъ рейдѣ бытописателями вѣроятно будетъ занесенъ въ исторію волжско-каспійскаго судоходства (свѣдѣнія заимствованы изъ газетъ).

Рейки. Рейкою называется: 1) на деревянныхъ баржахъ—большія полосы въ видѣ ленты въ вертикальномъ положеніи на внѣшнихъ сторонахъ штевней и бортовъ съ верху до низа съ нанесенными дѣленіями, означающими вершки и четверти аршина. Рейки на судахъ служатъ для показанія осадки судна. Такихъ реекъ на каждой сторонѣ имѣется 5—6 и они поставлены на штевняхъ и на серединѣ и на плечахъ. По нимъ опредѣляется осадка баржи въ водѣ и ровность ея нагрузки. На пароходахъ такія рейки дѣлаются съ дѣленіями на футы или дюймы. 2) Рейки дѣлаются изъ тонкаго и длиннаго бруска дерева съ дѣленіями въ 0,01 сажени и служатъ для промѣра воды на водомѣрныхъ постахъ. 3) Доски, выстроганныя на тонкія, широкія и длинныя полосы со шпунтами на ребрахъ, употребляются на деревянныя постройки на пароходахъ, а также и на обшивку домовъ наз. рейкой.

Рейсъ—плаваніе парохода между назначенными пунктами. Когда пароходъ его совершитъ, говорятъ: пароходъ сдѣлалъ первый или второй рейсъ (см. путев. журналъ).

Ремонтъ—поправлять, перестраивать, т. е. ремонтировать. На волжскихъ судахъ ремонтъ подраздѣляется на двѣ категоріи: къ первой принадлежитъ капитальный ремонтъ, когда на суднѣ все передѣлывается заново: старые попорченные изношенные предметы замѣняются новыми, наприм., на пароходѣ перестраивается вся деревянная постройка, производится постановка новыхъ котловъ и пр.; на баржахъ, наприм., старая ошва замѣняется новой, производится исправленіе и конопатка подводной части и т. п. Ко второй категоріи относится обыкновенный ремонтъ: исправленіе судовыхъ частей, окраска, конопатка, осмолка и пр.

Рея—(см. райна).

Рога—(см. якорь).

Рогатки—необходимая принадлежность каждаго судна; рогатки выковываются изъ желѣза. Одинъ конецъ ея, который насаживается или присаживается на комлевой конецъ шеста, имѣетъ видъ короткой конусной трубки, другой конецъ имѣетъ видъ двухъ короткихъ развилокъ съ заостренными концами. Иначе рогатки наз. „упорками".

Рогожа. Рогожа вырабатывается изъ липоваго мочала, ткется на рамахъ, причемъ утокъ пропускаютъ при помощи деревянной иглы въ $^3/_4$ аршина. Приготовленіе рогожи производится большею частію кустарнымъ способомъ; существуютъ и рогожные заводы въ Казанской, Уфимской и Пермской губерніяхъ. Изъ рогожи приготовляются кули, она же идетъ на покрышу товаровъ и подстилку. Лучшія ткани рогожъ отправляются и за-границу. Цѣнится она по чистотѣ, размѣру и вѣсу. У насъ она продается на четку отъ 12 до 30 рублей за сто штукъ.

Розсыпи. Розсыпями наз. мели нижней части Волги ниже Астрахани Бахтемировскаго рукава (фарватера). Онѣ начинаются отъ села Сергіевскаго, гдѣ фарватеръ дѣлаетъ крутой поворотъ въ лѣвую сторону; эти розсыпи носятъ названія: Княжья, Харбай, Шадинская, Ракушинская и Зюзинская; послѣдняя розсыпь на взморьѣ. Всѣ эти розсыпи въ меженнее лѣтнее время при одинарномъ горизонтѣ имѣютъ глубину при совершенномъ штилѣ до 8 футъ. Глубина эта измѣняется подъ вліяніемъ юго-восточныхъ вѣтровъ, дующихъ съ моря (иначе говорятъ моряна), воду выгоняетъ изъ моря и глубина на розсыпяхъ повышается сверхъ ординара фута на два; подъ вліяніемъ же сѣверо-западныхъ вѣтровъ, дующихъ по направленію теченія, воду выгоняетъ изъ розсыпей (наз. выгонный) и уровень воды на розсыпяхъ въ это время понижается до 2—3 футовъ. Это пониженіе уровня воды представляетъ большое затрудненіе для судоходства. Между взморьемъ и Астраханью какъ тотъ, такъ и другой вѣтеръ дѣйствуютъ большею частію періодически.

Роликъ (морской терминъ „роульсъ")—чугунный или деревянный катокъ, насаженный на оси. На волжскихъ судахъ роликъ чаще называютъ шкивомъ (см. шкивъ). Онъ вставляется въ концы бушприхтовъ, крамбола и проч. Чрезъ роликъ-шкивъ проходитъ канатъ, прикрѣпленный къ поднимающей тяжести, чѣмъ и облегчаетъ подъемку.

Рубашка. Рубашкою наз. кули или мѣшки, въ которые насыпается зерновой и размольный хлѣбъ, иначе наз. тара (см. тара). Говорятъ: рубашка старая, рваная или: тара плохая—и наоборотъ: рубашка крѣпкая, хорошая.

Рубецъ—отъ слова рубить, обрубаетъ (см. обрубаетъ). Волгари-судоходцы рубцомъ называютъ мѣсто на рѣкѣ, гдѣ текучая вода отдѣляется отъ стоячей или тиховода и представляетъ собою ленту. Рубцомъ же называютъ и мѣсто, гдѣ сливаются два теченія, наприм., коренной Волги съ воложкой. Благодаря этому сліянію отъ ухвостья внизъ получается рубецъ или лента, тянущаяся на сотни саженъ. Въ тихія темныя ночи рубцы рельефно выдѣляются. Къ рубцу близко подходить не слѣдуетъ—буксируемыя баржи на двухъ спорныхъ теченіяхъ будутъ рыскать. Кромѣ того, суда за рубцы не заходятъ, такъ какъ они могутъ попасть на мель.

Рубка—каюта на верхней палубѣ парохода. Рубки были введены первоначально на пассажирскихъ пароходахъ и строились на палубѣ носовой части, для пассажировъ только I класса, куда они могли выходить изъ трюмныхъ классныхъ помѣщеній полюбоваться видами Волги. Рубокъ для пассажировъ II класса не было, о штурвальныхъ рубкахъ на мостикѣ для капитана и лоцмановъ, гдѣ помѣщался штурвалъ (см. штурвалъ), не было и помину—для нихъ устроенъ былъ небольшой тентъ (крыша) на четырехъ желѣзныхъ стойкахъ, ничѣмъ не защищенный по сторонамъ отъ дождя, вѣтра и вообще отъ непогодъ. Штурвальныя рубки были введены на пассажирскихъ пароходахъ съ появленіемъ пассажирскихъ пароходовъ съ надпалубными постройками, такъ наз. американскаго типа. Въ 1871 году на вновь построенномъ на Сормовскомъ заводѣ пассажирскомъ пароходѣ для Камско-Волжскаго пароходнаго О-ва по иниціативѣ бывшаго въ то время управляющаго этимъ пароходствомъ Зевеке, пароходъ былъ названъ „Переворотъ". Съ этого времени стали появляться штурвальныя и палубныя рубки и на буксирныхъ пароходахъ. Впервые штурвальныя рубки на капитанскомъ мостикѣ получили широкое примѣненіе на всѣхъ волжскихъ паровыхъ судахъ, а въ

послѣднее время штурвальныя рубки можно встрѣтить даже и на непаровыхъ судахъ, особенно на желѣзныхъ баржахъ.

Рудерписъ (см. сапогъ и руль).

Рукавъ. Рукавами называютъ протоки, отдѣляющіеся отъ коренной рѣки въ сторону. Такіе рукава встрѣчаются большею частію въ низовьяхъ Волги, наприм. рукавъ Ахтуба, который отдѣляется отъ Волги въ 20 верстахъ выше Царицына. Рукавъ этотъ протекаетъ вдоль лѣваго кряжа Волги, гдѣ расположены богатыя селенія; у села Владиміровки Ахтуба подходитъ вновь къ Волгѣ, затѣмъ удаляется опять къ лѣвому кряжу и впадаетъ въ рукавъ Бузанъ; все протяженіе Ахтубы отъ истока до впаденія въ Бузанъ 500 верстъ. По Ахтубѣ отъ истока совершается пароходное сообщеніе до с. Пришибъ и друг. пароходами Ахтубинскаго товарищества. Въ 50 верстахъ выше Астрахани отдѣляется отъ Волги рукавъ Бузанъ, впадающій въ Каспійское море. По Бузану, также, какъ и по Ахтубѣ, совершается пароходное сообщеніе до гор. Красный Яръ, на этомъ же рукавѣ имѣются рыбные промысла. Затѣмъ у гор. Астрахани отдѣляются рукава: Болда, Булакъ и Царевъ. Отсюда главнымъ образомъ и начинается дельта Волги, имѣющая множество рукавовъ, носящихъ различныя названія. Всѣ вышепоименованные рукава отдѣляются отъ Волги въ лѣвую сторону, на юго-востокъ, какъ и всѣ остальные.

Рулевой — человѣкъ, правящій рулемъ. Дѣло это требуетъ навыка и большой сноровки. На рѣчныхъ пароходахъ обязанности рулевого исполняетъ лоцманъ, а въ помощь ему ставятъ штурвальныхъ (см. штурвальный).

Руль. Въ древности руль называли кормиломъ. Прежде не имѣли понятія о такихъ рулях, какіе употребляются въ настоящее время—навѣшанными на петляхъ къ кормовому штевню. Тогда употребляли вмѣсто рулей короткія весла. Руль—необходимый приборъ для управленія судномъ. Рули обыкновенно на деревянныхъ судахъ деревянные, а на желѣзныхъ желѣзные. Системы рулей на волжскихъ и вообще рѣчныхъ судахъ бываютъ весьма различны, причемъ размѣръ и устройство руля состоитъ въ зависимости отъ размѣра и конструкціи судна. Руль на деревянной баржѣ дѣлается о четырехъ сапогахъ (вертикальныхъ бревенъ, ближайшій къ ахтеръ штевню наз. рудерписомъ (морск. терм.). На нижнихъ концахъ сапоговъ на высотѣ грузовой ватеръ-линіи судна дѣлаются вырубки, въ которыя вставляются толстыя доски или брусья, представляющіе собою такъ наз. полотно, задній конецъ котораго наз. перомъ. На верхнихъ концахъ сапоговъ вырубаются шипы, на которые надѣвается губа (толстое дерево длиною 8—9 саж.) вырубленными на ней гнѣздами. Губа (морск. терминъ румпель) съ полотномъ крѣпится кницами посредствомъ болтовъ, кромѣ того губа съ сапогами крѣпится желѣзными изъ полоснаго желѣза скобами сквозными болтами или иногда гвоздями. Для большаго скрѣпленія руля дѣлаются отъ верхняго конца передняго сапога до пятки задняго съ обѣихъ сторонъ такъ наз. откосины, которыя нарубаются на сапоги и крѣпятся между собою сквозными болтами. Полотно руля иногда для красоты обшивается съ обѣихъ сторонъ тонкими досками въ елку. Къ переднему сапогу, какъ и на ахтеръ-штевень придѣлываются двѣ пары желѣзныхъ петелъ, которыя прикрѣпляются наершенными (см. ершъ) гвоздями; причемъ рулевыя петли должны быть въ одной линіи съ баржевыми, которыя при навѣскѣ руля соединяются толстыми болтами въ дыры, сдѣланныя въ головахъ петелъ. Руль привѣшивается къ баржѣ такимъ образомъ, чтобы нижняя часть полотна была вровень съ лыжной, а верхняя линія полотна нѣсколько выше грузовой ватеръ-линіи судна, примѣрно около одного аршина. Дли-

на руля опредѣляется половиной ширины баржи съ прибавленіемъ къ ней до полуаршина. На большемѣрныхъ желѣзныхъ баржахъ новой конструкціи, какъ 70 саженъ длины и 10 саженъ ширины, у которыхъ носъ дѣлается лыжнообразной формы, а корма срѣзана плоской стѣнкой (транцемъ), рули дѣлаются балансирные, числомъ три и даже четыре, не имѣющіе никакого сходства съ обыкновенными баржевыми рулями, такъ какъ балансирные рули имѣютъ только по одному рудерпису, къ которому придѣлывается полотно, имѣющее длину 13 футъ и высоту 9 футъ 4 дюйма, причемъ передняя часть полотна называется ножъ, а задняя перо (руля). Рули на пароходахъ въ желѣзныхъ корпусахъ дѣлаются желѣзные, причемъ длина полотна руля не превышаетъ половины ширины судна у мидель-шпангоута. Если, наприм., ширина корпуса судна 27 футъ, то длина полотна руля дѣлается 13 фут. 6 дюйм., ширина же дѣлается выше грузовой ватеръ-линіи на одинъ или даже на полтора фута (см. рама). Рулевой штокъ или рудерписъ одинъ, толщиною въ діаметрѣ 6—7 дюйм., румпель съ секторомъ длиною 8 фут. Руль привѣшивается къ судну на петляхъ, причемъ нижній конецъ рудерписа вставляется въ гнѣздо, придѣланное у штевня, выше лыжной дюйма на три и болѣе.

Румпель (см. руль).

Рунтали (морск. терм. руль-тали). На баржахъ, не имѣющихъ штурвала, рунталями наз. тонкія снасти. Онѣ крѣпятся одними концами за конецъ губы (румпель), продѣваются въ блокъ, имѣющійся у борта, и проходятъ въ роульсъ, вдѣланный въ концѣ губы. Такимъ образомъ стоящіе у руля люди рунталями приводятъ руль въ движеніе.

Рупоръ 1) Ручная труба, сдѣланная изъ листовой мѣди въ видѣ усѣченнаго конуса. Употребляется на суднѣ для команды или переговоровъ, когда необходимо усилить голосъ. Говорятъ въ узкое отверстіе рупора, между тѣмъ какъ расширенная часть обращена къ тому мѣсту, куда долженъ достигнуть звукъ. Внутреннія стѣнки трубы отражаютъ звуковыя волны по направленію оси конуса и усиливаютъ звукъ. 2) Рупора на пароходахъ для переговоровъ и передачи команды приказа съ капитанскаго мостика въ машинное отдѣленіе состоятъ изъ тонкихъ желѣзныхъ трубъ не болѣе полутора дюйма въ діаметрѣ, причемъ на капитанскомъ мостикѣ они дѣлаются мѣдные и на концахъ имѣютъ небольшія раструбы. Трубы рупора сверху отъ капитанскаго мостика проходятъ внизъ чрезъ палубы въ машинное отдѣленіе, гдѣ къ концу трубки придѣлана труба въ видѣ усѣченнаго конуса, расширенная часть ея обращена къ запору или перекидкѣ машины, гдѣ имѣется постоянное дежурство машиниста или его помощниковъ.

Русло. Русломъ называется ложе рѣки въ меженнее время при низкомъ горизонтѣ воды, когда рѣка находится между низменными пойменными лугами.

Ручки шпилевыя (морской терм. вымбовки). Шпилевыми ручками называются круглые деревянные рычаги, которыми на судахъ деревянные шпили приводятся въ движеніе посредствомъ рабочихъ людей (баржевой команды). Размѣръ шпилевыхъ ручекъ обыкновенно бываетъ до 3-хъ саженъ длины и $2^1/_2$ вершка толщиною, причемъ средина ихъ дѣлается нѣсколько толще своихъ концовъ. Ручекъ при деревянномъ шпилѣ на баржахъ ставится двѣ.

Рыбина или **рыбины** (морск.) — четырехугольные брусья. При постройкѣ судовъ рыбинами временно связываютъ поставленный наборъ (шпангоуты), чтобы удержать его въ одномъ положеніи, провѣшиваютъ

ихъ и провѣряютъ. Рыбинъ на чертежѣ проводятъ нѣсколько, отъ 5-ти и болѣе, смотря по высотѣ судна. Чѣмъ рыбинъ больше, тѣмъ вѣрнѣе опредѣляется правильность погиби поверхности судна. Рыбины на корпусѣ стараются проводить нормально къ погиби шпангоутовъ. Рыбины снимаются тогда, когда будутъ накладывать и пришивать ошву къ шпангоутамъ.

Рыбница—судно типа косовой или косоушки (см. косовая). Названіе это имъ дано только потому, что въ этихъ судахъ въ Астрахани перевозятъ съ промысловъ рыбу въ городъ къ пристани.

Рымъ. Желѣзное кольцо, продѣтое въ болтовой обухъ вбиваемый въ извѣстныхъ и гдѣ требуется на суднѣ мѣстахъ для закрѣпленія за него снасти. Рымы на деревянныхъ баржахъ вдѣлываютъ въ форштевень на грузовой ватеръ-линіи для зачаливанія за него буксира вовремя пожара на суднѣ, когда на палубѣ невозможно этого сдѣлать, а отбуксировать судно отъ другихъ необходимо.

Рынокъ. Рынкомъ (на волжскомъ бассейнѣ) называется выдающаяся мысомъ гора къ рѣкѣ. Такіе рынки замѣтны даже въ темныя ночи и служатъ для судоходовъ хорошими примѣтами. Рынки на Волгѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣютъ свои названія, наприм.: Богородицкій рынокъ въ 10 верстахъ ниже Тетюшъ.

Рыскливость судна—значитъ порокъ судна, когда оно бросается то въ одну, то въ другую сторону. Причины рыскливости разнообразны. Рыскливость получается, напр., отъ неправильно данныхъ судну подворотинъ боковыхъ линій, а больше всего рыскливость бываетъ отъ неправильной нагрузки судна, когда средина перегружена глубже, чѣмъ оконечности. Въ данномъ случаѣ, само собою разумѣется, что судно постоянно будетъ сбиваться съ курса, бросаться изъ стороны въ сторону и не слушаться руля.

Рысковый якорь обыкновенно употребляется на сплавныхъ судахъ, для того, чтобы въ крутыхъ поворотахъ судно не могло нанести силою теченія на какой-либо берегъ или осередокъ, для чего рысковой якорь со вчаленнымъ къ нему канатомъ завозится отъ судна въ лодкѣ къ тому берегу, у котораго находится судовой ходъ (фарватеръ). Другой конецъ снасти остается на суднѣ; якорь бросается въ воду, и когда онъ задѣваетъ за дно рѣки, конецъ снасти на суднѣ крѣпится за ухваты или кнехты, руль сводится на соотвѣтствующую сторону, судно отуривается теченіемъ рѣки около неподвижной точки (рысковаго якоря). Когда судно становится на фарватеръ, якорь вынимается изъ воды на лодку, а конецъ снасти отъ него выбирается на судно. Если нужно подать второй рыскъ, то якорь снова завозится на другое мѣсто. Работа эта требуетъ большихъ усилій.

Рычагъ. Такъ называется круглое бревно, размѣръ котораго состоитъ въ зависимости отъ поднимаемой тяжести. Рычагъ при употребленіи имѣетъ то же значеніе, что ногти (см. ногти) и вага.

Рѣжется (см. отрѣзывается).

Рѣчное училище. 27 лѣтъ тому назадъ, когда возникла мысль объ открытіи въ Нижнемъ рѣчного училища объ этомъ было упомянуто въ адресѣ отъ Биржевого Общества въ день 50-ти лѣтняго юбилея 21-го декабря 1886 года бывшему Г. Министру Путей Сообщенія Его Высокопревосходительству Константину Николаевичу Посьетъ.

Въ 1887 году на общемъ собраніи биржевого комитета, изъ числа вопросовъ, касающихся судоходства, былъ поднятъ вопросъ объ устрой-

ствѣ въ Н.-Новгородѣ рѣчной судоходной школы съ цѣлью подготовлять пароходныхъ капитановъ и машинистовъ и постановлено было образовать для организаціи школы общество, въ которомъ могли бы быть членами пароходовладѣльцы и частныя лица съ опредѣленной на ежегодное содержаніе школы денежной платы. Проэктъ устава рѣчной школы былъ представленъ на утвержденіе; утвержденіе его состоялось 18 іюля 1887 года, а 18 октября того же года послѣдовало оффиціальное открытіе перваго въ Россіи Нижегородскаго рѣчного училища Министерства Путей Сообщенія.

Исторія возникновенія Нижегородскаго рѣчного училища.

Нижегородское рѣчное училище основано 18 октября 1887 года. Идея учрежденія сѣти рѣчныхъ школъ въ крупныхъ пунктахъ судоходства и торговли внутреннихъ водныхъ бассейновъ Россійской имперіи для подготовки опытныхъ судоводителей принадлежитъ бывшему Министру Путей Сообщеній В-адм. К. Н. Посьетъ и первый осуществилъ идею министра бывшій Нижегородскій Губернаторъ ген.-маіоръ Н. М. Барановъ.

Нижній, какъ центръ промышленности, торговли и судоходства, какъ нельзя болѣе нуждался въ учрежденіи рѣчной школы, что было вызвано къ жизни настоятельною потребностью судоходства волжскаго бассейна имѣть подготовленныхъ къ управленію судами командировъ и ихъ помощниковъ и судовыми машинами механиковъ взамѣнъ преобладавшихъ до того времени на Волгѣ и Камѣ неудовлетворяющихъ дѣлу самоучекъ.

Н. М. Барановъ предложилъ нижегородскимъ пароходовладѣльцамъ ходатайствовать предъ правительствомъ о разрѣшеніи открыть въ Н.-Новгородѣ на частныя средства и пожертвованія рѣчного училища, подвѣдомственное Министерству Путей Сообщенія.

Мысль Н. М. Баранова среди нижегородцевъ была встрѣчена съ живѣйшимъ участіемъ, и въ 1886 году была избрана изъ судовладѣльцевъ и лицъ, причастныхъ къ судоходству, особая комиссія для разработки проэкта устава, въ общихъ чертахъ выработаннаго Н. М. Барановымъ.

Комиссія, имѣя въ виду, что училище по отсутствію опредѣленныхъ средствъ будетъ содержаться исключительно на пожертвованія пароходовладѣльцевъ и частныхъ лицъ, рѣшила не задаваться широкими цѣлями, и ввела въ программу преподаванія только самыя необходимыя свѣдѣнія, касающіяся рѣчного плаванія и стоящія близко къ нуждамъ волжскаго судоходства. Число учениковъ въ каждомъ отдѣленіи ограничила на первое время 25-ю. Расходовать на содержаніе училища предполагалось 5000 рублей.

Къ октябрю мѣсяцу 1886 года въ учредительскую комиссію было представлено нѣсколько проэктовъ уставовъ, выработанныхъ въ особой подкомиссіи подъ предсѣдательствомъ А. А. Зевеке.

27-го октября того же года комиссія по разсмотрѣніи этихъ проэктовъ выбрала одинъ изъ нихъ, какъ болѣе соотвѣтствовавшій предполагаемымъ задачамъ, и постановила: редактировать его и просить Н. М. Баранова войти съ надлежащимъ ходатайствомъ объ его утвержденіи.

30-го октября 1886 года проэктъ былъ представленъ на утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

27-го января 1887 года просмотрѣнный и переработанный Учебнымъ Отдѣломъ Министерства Путей Сообщенія проэктъ устава былъ присланъ обратно на имя Нижегородскаго Губернатора для дачи отзыва

о сдѣланныхъ въ проектѣ устава измѣненіяхъ со слѣдующей на немъ отмѣткой Господина Министра Путей Сообщенія:

„Не могу при этомъ не выразить своего сочувствія благому начинанію собранныхъ Вами въ засѣданіи 27 октября пароходчиковъ и судовладѣльцевъ въ дѣлѣ качественнаго улучшенія личнаго состава волжскихъ водоходовъ и не могу не выразить надежды, что скромное начинаніе при дальнѣйшемъ своемъ развитіи и пріисканіи болѣе опредѣленныхъ средствъ на содержаніе училища въ необходимыхъ размѣрахъ послужитъ впослѣдствіи къ осуществленію проэкта озерно-рѣчного училища для подрастающаго поколѣнія, и такимъ образомъ принесетъ ожидаемую пользу для судоходства на внутреннихъ водахъ нашего обширнаго отечества".

18-го іюля 1887 года проэктъ устава былъ утвержденъ и 18-го октября того же года послѣдовало оффиціальное открытіе Нижегородскаго рѣчного училища министерства путей сообщенія.

Такимъ образомъ 18-го октября 1912 года исполнилось 25 лѣтъ существованія перваго въ Россіи Нижегородскаго рѣчного училища. Юбилейный день 25-ти лѣтія былъ отпразднованъ 12 января 1913 года. За это время было выпущено окончившихъ полный курсъ около 900 человѣкъ, большинство изъ нихъ заняли отвѣтственныя должности командировъ пассажирскихъ пароходовъ и помощниковъ командировъ, агентовъ и довѣренныхъ не только на Волгѣ, но и въ другихъ бассейнахъ рѣкъ, наприм. въ Западной Сибири, Амурѣ и на Днѣпрѣ. Но такъ какъ пароходство на волжскомъ бассейнѣ сильно прогрессируетъ и развивается, то одно Нижегородское рѣчное училище не могло удовлетворить требованію пароходныхъ капитановъ съ рѣчнымъ образованіемъ.

Вслѣдствіе чего въ 1899 году было открыто такое же училище въ Рыбинскѣ, изъ котораго было выпущено по 1912 годъ 190 человѣкъ. Затѣмъ было открыто рѣчное училище въ 1904 году въ Казани, изъ котораго было выпущено по 1912 годъ 127 человѣкъ, въ 1911 году открыто рѣчное училище въ г. Орловѣ, Вятской губ., а въ 1913 году открыто такое же училище въ Перми. Такимъ образомъ съ 1913 года всѣхъ рѣчныхъ училищъ на волжскомъ бассейнѣ функціонируетъ пять. Кромѣ того въ 1912 году открыто рѣчное училищѣ въ Кіевѣ.

Рѣшетка. Рѣшетки дѣлаются изъ брусьевъ различной мѣры, квадратныя и круглыя, смотря по надобности. Составляютъ они необходимый предметъ на каждомъ суднѣ. Рѣшетки находятся на палубѣ. На нихъ скатываются снасти, чалки, буксиры и проч., для того, чтобы они не подвергались снизу порчѣ отъ подмочки.

Рябь. Рябью волгари называютъ небольшое волненіе поверхности воды при тихомъ вѣтрѣ.

Ряда (цѣна за работу). При наймѣ рабочихъ на какую-нибудь работу, рабочіе (иногда) спрашиваютъ, какая будетъ ряда, т. е. цѣна за работу.

Ряжъ. Ряжемъ наз. укрѣпленіе берега посредствомъ деревянныхъ свай. Такія укрѣпленія по большей части устраиваются у пароходныхъ пристаней въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ берегъ подмывается. Для устройства ряжа у самаго берега вбивается вертикально на разстояніи другъ отъ друга аршина на 2—3 вдоль рѣки бревна 4 или 5 вершк. толщины. Пространство между ними со стороны берега задѣлывается 2—3 верш. досками, такъ что представляетъ изъ себя нѣчто вродѣ деревянной стѣны. Со стороны берега пространство засыпается землей и иногда трамбуется

и эта стѣна, предохраняя берегъ отъ размыванія, увеличиваетъ площадь для склада товаровъ.

С.

Сабанъ—деревянное несложное сооруженіе, сдѣланное изъ нѣсколькихъ кусковъ дерева: круглое бревно въ 5 или 6 вершковъ толщиною, отъ 4 до 6 аршинъ длиною, наз. головою или головникомъ; на концахъ его, отступя по аршину, сдѣланы съ обѣихъ сторонъ вырубки, въ которыя вставляются круглыя плахи вершка въ три толщиною и аршина 3—4 длиною подъ угломъ 15—20°, наз. ногами, которыя крѣпятся между собою у нижнихъ концовъ плахами (горизонтально) и кромѣ того, чтобы ноги внизу не расходились, ихъ укрѣпляютъ раскосинами. Сабаны употребляются главнымъ образомъ при устройствѣ мостковъ, подмостковъ и т. п., а потому сабаны дѣлаются разныхъ размѣровъ, смотря по надобности.

Сакма. Такъ наз. береговая полоса бечевника (см. бечевникъ), тропа, по которой идутъ лошади или люди, тянущіе судно. Въ старину, наприм., когда суда тянулись людской силой—бурлаками, сакма ежегодно на Волгѣ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ расчищалась прибрежными жителями безплатно по наряду сельскихъ властей. Слѣды такой расчистки видны въ Жигулевскихъ горахъ и по настоящее время. По системамъ, наприм., по Маріинской, сакма для конной тяги не только расчищалась, но чрезъ всѣ овражки, мелкія рѣчки и долины были устроены мосты, какъ на шоссейныхъ дорогахъ, а чрезъ широкіе заливы для переправы лошадей всегда имѣлись перевозные паромы. Нынѣ съ развитіемъ пароходства на рѣкахъ сакма потеряла свое прежнее значеніе. Суда нынѣ вмѣсто людской и конной тяги идутъ на буксирѣ парохода, не нуждаясь ни въ какихъ переправахъ и сакмѣ.

Саллингъ (морск. терм.)—желѣзная продолговатая скоба, надѣтая на вершинѣ мачты и служащая для скрѣпленія стеньги съ мачтою (см. мачта).

Сало (см. ледоходъ).

Сани—деревянное сооруженіе, сдѣланное изъ длинныхъ и толстыхъ бревенъ (родъ полозьевъ), скрѣпленныхъ между собою поперечными брусьями. Сани устраиваются для перевозки разнаго рода тяжестей: наприм., небольшихъ паровыхъ барказовъ съ воды на берегъ, котловъ и проч. Зимою на этихъ саняхъ перевозка тяжестей гораздо проще, такъ какъ они тащятся по снѣгу безъ всякихъ приспособленій конною тягою. Лѣтомъ же подъ сани подводятся круглые деревянные катки, по которымъ онѣ перекатываются посредствомъ ворота.

Сапоги—(см. руль).

Сборъ—(см. пошлина).

Сѣги. Тонкія бѣльныя снасти, основанныя между двумя небольшими деревянными 2—3 шкивными блоками, служащими приспособленіемъ къ вантамъ для укрѣпленія и натягиванія ихъ, а также штаговъ и проч. мачтовыхъ снастей.

Свайка. 1) Желѣзный конической формы нѣсколько изогнутый круглый брусокъ, служащій для пробиванія прядей въ канатѣ при стращиваніи и другихъ такелажныхъ работахъ. 2) Деревянное 5—6 саж. длиною круглое бревно съ заостреннымъ въ комлѣ концомъ, на который надѣта

желѣзная скоба въ видѣ копья. Такія свайки служатъ необходимымъ предметомъ каждаго судна и употребляются при съемкѣ судна съ мели и наз. „съемная свайка".

Свернуть, сверни, свертывать. Означаетъ одно и тоже. Когда нужно завернутую на кнехтахъ какую-либо снасть освободить, тогда говорятъ: „свернуть" такую-то снасть, или: сверни чалку, или свертывай косякъ съ кнехтовъ, т. е. освободи ихъ совсѣмъ (см. отдай).

Свести, т. е. поставить руль такимъ образомъ, чтобы губа (см. губа) его выходила за бортъ, правый или лѣвый. Тогда говорятъ: „сведи руля на правый бортъ" или на лѣвый, смотря по надобности.

Сводка судовъ и плотовъ по теченію (волжскій терминъ). Когда суда, груженыя или порожнія, а также и лѣсъ въ плотахъ, взяты на доставку съ верховьевъ рѣки на низовья за буксиромъ парохода, говорятъ: „сводка взята".

Свѣсы. Свѣсами на судахъ наз. такія части, кои выступаютъ за борта судна, наприм., огнива (см. огнива). Свѣсы на нѣкоторыхъ судахъ дѣлаютъ для погрузки громоздкихъ и легкихъ товаровъ, которые не могутъ размѣститься на палубѣ пристани. Такіе свѣсы допускаются за борта не болѣе одной сажени. Дрова и лѣсъ на сплавныхъ судахъ большею частію грузятъ съ свѣсами за борта. Иначе свѣсы наз. роспусками.

Связка. Связкою наз. суда или просто барки, счаленныя между собою бортъ съ бортомъ по два или по три судна вмѣстѣ, идущія сплавомъ безъ помощи буксира. Примѣромъ могутъ служить возвращающіяся суда по системѣ по р. Шекснѣ. Они идутъ сплавомъ, большею частію связками по два-три судна.

Сгонщикъ или сгонщики. Такъ наз. рабочіе, сплавлющіе лѣсные плоты или гонки съ пристаней мелкихъ рѣкъ, гдѣ производится выработка лѣса, который сгонщики сплавляютъ къ крупнымъ торговымъ центрамъ: къ Унжѣ въ Юрьевецъ и Нижній-Новгородъ, а изъ Ветлуги въ Козмодемьянскъ.

Секторъ (см. руль).

Серьга. 1) Серьгою наз. желѣзный небольшой одношкивный блокъ или калитка. Такіе блоки употребляются на судахъ съ конной тягой, они привязываются къ вершинѣ мачты съ обѣихъ сторонъ и въ него пропускается ходовая бечева. Своимъ видомъ они напоминаютъ серьгу, отчего и получили свое оригинальное названіе. 2) Серьгою также наз. снасть, поддерживающая другую снасть и не дающая ей обвисать въ воду. Наприм., серьгою поддерживаютъ возжевыя снасти (см. возжи). Иногда же при буксировкѣ двухъ рядомъ стоящихъ баржей буксиръ съ одной баржи подтягивается къ другой посредствомъ косяка, наз. серьгою.

Сигнальная мачта служитъ для обозначенія глубины воды на перекатахъ. Ставятся онѣ на берегу по одной мачтѣ ниже и выше переката на 100 саж. (см. правила плаванія).

Сигнальныя доски служатъ для помѣщенія на значительныхъ пристаняхъ объявленій о глубинѣ на перекатахъ.

Сигналъ. Условный знакъ для передачи извѣстій на разстояніе. Сигналы на рѣкахъ раздѣляются на звуковые и видимые. Звуковые сигналы даются съ паровыхъ судовъ свисткомъ, а съ непаровыхъ ударами въ колоколъ или металлическую доску. Видимые сигналы днемъ со всѣхъ судовъ даются отмашкой (см. отмашка), а ночью фонаремъ.

На рѣкахъ, озерахъ и плотахъ, гдѣ производится ночное движеніе, суда и плоты во всякую погоду отъ захода до восхода солнца

должны имѣть отличительные огни (сигналы), безъ которыхъ плаваніе судовъ безусловно воспрещается (§ 11 вр. правилъ плаванія). Всѣ суда какъ паровыя, такъ и парусныя, стоя на якорѣ или у пристани, а равно у дебаркадеровъ, обязаны отъ восхожденія до захожденія солнца, выставлять въ томъ мѣстѣ, гдѣ удобнѣе можетъ быть усмотрѣнъ, но на высотѣ не менѣе 20 футовъ надъ корпусомъ судна, яркій бѣлый огонь въ фонарѣ, устроенномъ такимъ образомъ, чтобы огонь освѣщалъ яснымъ, однообразнымъ и непрерывающимся свѣтомъ весь горизонтъ по крайней мѣрѣ до $1^1/_2$ верстъ. На судахъ длиною менѣе 15 саженъ сигналъ выставляется на высотѣ не ниже 3-хъ саженъ (§ 12). Рыбачьи суда, плоты и безпалубныя лодки, находящіеся на якорѣ или стоящіе на сѣтяхъ, должны держать одинъ яркій бѣлый огонь. На плотахъ огонь этотъ долженъ помѣщаться на срединѣ; грузовые же плоты длиною болѣе 25 саж. должны имѣть и на ходу и во время стоянки два огня, по одному на каждомъ концѣ (§ 13). Паровыя суда на ходу обязаны имѣть: а) наверху передней мачты или флагштока яркій бѣлый огонь, который долженъ освѣщать впереди судна ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ дугу горизонта въ 20 румбовъ*), считая отъ носа на 2 румба позади траверза съ каждой стороны. Огонь долженъ быть виденъ въ темную ночь при чистой атмосферѣ на 8 верстъ; б) на правой сторонѣ—зеленый, на лѣвой сторонѣ—красный, которые должны освѣщать ровнымъ непрерывнымъ свѣтомъ дугу горизонта въ 10 румбовъ компаса, отъ носа до двухъ румбовъ позади траверсовъ съ каждой стороны. Сигналы эти должны быть видимы въ темную ночь при чистой атмосферѣ, по крайней мѣрѣ, на разстояніи $3^1/_2$ верстъ и в) боковыя—зеленый и красный фонари должны имѣть на суднѣ по щиту на сторонѣ, обращенной къ судну, выдающемуся, по крайней мѣрѣ, на три фута впереди огней, для того, чтобы огонь одной стороны не былъ виденъ съ другой (§ 16). Паровыя суда, идущія съ буксирами, для отличія пароходовъ, идущихъ безъ буксира, должны имѣть кромѣ боковыхъ огней два яркихъ бѣлыхъ огня, вертикально одинъ надъ другимъ (§ 17). Гребныя перевозныя лодки, ялики и челноки, идя по главному ходу или стрежню рѣки, или поперекъ рѣки отъ одного берега къ другому, должны имѣть на носу одинъ бѣлый огонь (§ 18). Когда суда стоятъ сплошными караванами бортъ о бортъ, такъ что съ одного судна можно перейти на другое, тогда отличительные огни обязательны лишь для крайнихъ судовъ, какъ боковыхъ со стороны фарватера, такъ и конечныхъ на обоихъ концахъ каравана (§ 19). Всѣ суда, нагруженныя нефтяными произведеніями, должны имѣть какъ во время плаванія, такъ и во время стоянки, на высотѣ не менѣе 20 футовъ надъ палубой судна: днемъ красный флагъ, а ночью красный огонь въ фонарѣ (§ 6 о перевозкѣ нефтян. произв. вр. пр. плав.). Во время эпидемій, если на суднѣ окажется больной заразной болѣзнью, на суднѣ вывѣшивается днемъ желтый флагъ, а ночью желтый фонарь на мачтѣ. (Правила о сигналахъ, подаваемыхъ при встрѣчѣ и обходѣ судовъ см. „Правила для плаванія по внут. воднымъ путямъ“ § 31, § 31^1 и прим. 1-е, 31^8, 31^4, 32^1, 33, 34^1).

Система — вообще, цѣлое, составленное изъ разнообразныхъ частей, и на основаніи связывающаго ихъ общаго закона или опредѣленнаго метода. Напримѣръ, на волжскомъ бассейнѣ существуютъ водныя системы, соединяющія Волгу съ Балтійскимъ моремъ. Началомъ устройства водныхъ системъ положено было Петромъ Великимъ слишкомъ 200 лѣтъ тому назадъ. Когда Великимъ Преобразователемъ была основана въ

*) Румбъ есть уголъ, равный $^1/_{32}$ всей окружности горизонта и составляетъ 11 град. 15 минутъ.

1703 году столица С.-Петербургъ, имъ было обращено вниманіе на издавна уже существовавшій здѣсь способъ передвиженія судовъ посредствомъ волока (см. волокъ) и онъ рѣшилъ вмѣсто волока устроить водный путь, такъ назыв. Вышневолоцкую систему, соединяющій Неву съ Волгой. Путь этой системы начинался отъ Рыбинска Волгою до Твери, отъ Твери по р. Тверцѣ до шлюзовъ, далѣе по каналамъ, а затѣмъ по рр. Цнѣ и Волхову, по Ладожскому озеру выходили въ Неву и далѣе по р. Невѣ до С.-Петербурга. Весь путь Вышневолоцкой системы отъ Рыбинска до С.-Петербурга составлялъ 1300 верстъ. Мелководье р. Волги (выше г. Рыбинска) и Тверцы и порожистость р. Мсты—главнѣйшія причины паденія системы. Какъ транзитный путь система эта съ устройствомъ Тихвинской и Маріинской системъ и съ проведеніемъ Рыбинско-Бологовской ж. д. была закрыта, тогда какъ по этой системѣ прежде проходило отъ Рыбинска до С.-Петербурга съ грузомъ до 5000 судовъ. Сооруженіе Тихвинской системы было начато при Императрицѣ Екатеринѣ II въ 1766 году, а открытіе для движенія судовъ послѣдовало въ 1802 году. Путь Тихвинской системы начинается отъ Рыбинска рѣкою Волгою до устья р. Мологи; далѣе онъ идетъ рѣками Мологою, Чагодощею, Тихвинкою и Сясью, потомъ Ладожскимъ каналомъ соединяется съ р. Невою. Все протяженіе Тихвинской системы отъ Рыбинска до С.-Петербурга 860 верстъ. Система эта приспособлена для плаванія конной тягой лишь небольшихъ судовъ, такъ наз. „тихвинокъ“ (см. тихвинка). По этой системѣ прежде перевозились всевозможные груза отъ С.-Петербурга до Нижняго на Нижегородскую ярмарку, а также и обратно. Для разгрузки этихъ судовъ въ Нижнемъ была отведена особая пристань на стрѣлкѣ Оки и Волги и названа была Петербургской пристанью; пристань эта и понынѣ носитъ названіе „Петербургская пристань“. Самымъ цвѣтущимъ временемъ этой судопромышленности слѣдуетъ считать время съ открытія Тихвинской системы до постройки и открытія Рыбинско-Бологовской ж. д., въ продолженіе почти 70 лѣтъ. Фрахтовыя цѣны въ 1845 году существовали отъ Рыбинска до С.-Петербурга 55—60 коп. ассигнаціями, въ 1846 г. 53—68 коп, въ 1847 г. 63 к., въ маѣ доходили до 1 р. 25 к., въ іюнѣ отъ $93^1/_2$ до 1 р. 25 к., въ іюлѣ отъ 87 до 95 к. съ пуда ассигнаціями. (Свѣдѣнія о фрахтахъ взяты изъ журнала „Библіотека для чтенія“ за декабрь 1848 года). Съ открытіемъ же ж. д. всѣ срочные петербургскіе товары перешли на эту послѣднюю. Тихвинская система, какъ транзитный водный путь, потеряла свое значеніе еще и потому, что всѣ хлѣбные груза, съ открытіемъ Маріинской системы для движенія судовъ, перешли съ Тихвинской системы на Маріинскую. Въ настоящее время единственнымъ транзитнымъ водянымъ путемъ между Рыбинскомъ и С.-Петербургомъ является Маріинская система.

Мысль объ устройствѣ этого пути принадлежитъ Петру Великому, но осуществлена въ 1808 г. Устройство каналовъ было начато въ 1766 г., въ царствованіе Екатерины II-й. Маріинская система строилась очень долго и судоходство по этой системѣ было объявлено открытымъ 21 іюля 1810 года, хотя уже и ранѣе этого времени по готовой части существовало правильное движеніе судовъ. Первое время судоходство по этой системѣ было очень затруднительно, во-первыхъ, потому, что на рѣкахъ, входящихъ въ составъ Маріинскаго воднаго пути, какъ Шекснѣ, Свири и друг., встрѣчались мели, пороги, гряды и тому подобное, а во вторыхъ, потому, что не было устроено обходныхъ каналовъ озеръ Онежскаго и Бѣлозерскаго, по которымъ приходилось идти судамъ, а озерами этими во время бурь идти было опасно и много судовъ гибло. Только съ открытіемъ каналовъ Бѣлозерскаго въ 1846 году и въ особенности Онежскаго

въ 1852 году явилась возможность для каравана всю дорогу отъ Рыбинска до С.-Петербурга идти рѣками и каналами, минуя опасности для плаванія чрезъ озера. Этотъ 1852 годъ въ исторіи Маріинской системы необходимо отмѣтить, такъ какъ только съ этого года водный путь отъ Рыбинска къ С.-Петербургу приведенъ былъ въ благоустроенный по тому времени видъ. Путь Маріинской системы начинается отъ Рыбинска, идетъ вверхъ по р. Шекснѣ до Бѣлозерскаго канала 387,5 верстъ, Бѣлозерскій каналъ $63^1/_4$ версты, рѣка Ковжа 65,5 версты, Новомаріинскій каналъ 8,2 версты, рѣка Вытегра 53,3 версты, Онежскій каналъ 62,9 версты, р. Свирь 187 верстъ, Свирскій каналъ 43,8 версты, Сяській каналъ 9,6 версты, Ладожскій каналъ 103,08 версты и рѣкою Невою до порта 69,5 версты. Все разстояніе 1054,9 версты. Первоначально суда для вновь открытой системы строились небольшихъ размѣровъ: 10—12 саж. длины и 3—$3^1/_2$ саж. ширины. Грузу поднимали 8—10 тысячъ пудовъ, осадкою при полномъ грузѣ 5—$5^1/_2$ четвертей аршина. По мѣрѣ улучшенія Маріинской системы размѣръ системныхъ судовъ постепенно увеличивался и въ 1862 году суда появились 18 саж. длины, 4-хъ саж. ширины, грузоподъемностью до 18 тысячъ пудовъ. Въ 1870—1871 г.г. можно было встрѣтить суда 22 саж. длины съ грузоподъемностью 22—25 тысячъ пудовъ при осадкѣ 8 четвертей. Этотъ размѣръ судовъ оставался до полнаго переустройства Маріинской системы. Переустройство этой системы начато было въ 1890 году и закончено въ 1896 году. Перестраивалась она шесть лѣтъ, и на переустройство ея израсходовано было 15 милліоновъ рублей. Результаты, достигнутые переустройствомъ системы, очевидны и признаны всѣми заинтересованными лицами. Явилась возможность плаванія судамъ большихъ размѣровъ: вмѣсто прежнихъ 13—18 саженныхъ судовъ появились суда новой конструкціи, т. наз. системныя баржи, 35 саженъ длины и $4^1/_2$ саж. ширины, поднимающія груза до 50 тысячъ пудовъ, при осадкѣ въ 10 четвертей аршина. На этихъ судахъ теперь перевозятъ безъ перегрузки въ Рыбинскѣ хлѣбные груза и другіе товары съ низовьевъ Волги и притоковъ ея до С.-Петербурга. Кромѣ того прежній типъ судовъ: лодокъ, полулодокъ, маріинокъ и другихъ, въ размѣрахъ измѣнился: вмѣсто 18—20 саж. длины, теперь ихъ строятъ 25—27 саженъ, а слѣдовательно увеличена ихъ и грузоподъемность. Съ этихъ поръ и движеніе судовъ по Маріинской системѣ ускорилось, и стало возможнымъ проходитъ судамъ весь путь отъ Рыбинска до С.-Петербурга, слишкомъ въ 1000 верстъ, въ 25—30 дней, съ простоями въ пути, тогда какъ прежде, до переустройства системы, суда на системѣ находились въ пути по два мѣсяца и болѣе.

Скала. 1) Отдѣльно стоящій на горахъ, на берегу, круто спускающійся къ рѣкѣ значительной величины камень. Такими скалами преобладаетъ рѣка Чусовая, текущая горными ущельями, гдѣ каменистые берега спускаются круто къ рѣкѣ (отвѣсно) и представляютъ опасность для сплавнаго судоходства, когда-то процвѣтавшаго на этой рѣкѣ. 2) Полотно, сшитое изъ бересты, шириною около одного аршина и длиною 2—3 аршина. Прежде скалой крылись на судахъ крыши, причемъ его-же прокладывалось между нижними и верхними рядами досокъ.

Скалки. Скалками на баржахъ называются круглыя деревянныя пластины длиною около четырехъ аршинъ и толщиною 4—5 вершковъ. Служатъ онѣ скрѣпленіемъ буксирныхъ и другихъ среднихъ кнехтовъ, на которыхъ крѣпятся буксиры или цѣпные канаты. Для удобства при завертываніи на послѣднихъ канатовъ, скалки располагаются горизонтально на одинъ аршинъ выше палубы и примыкаютъ къ кнехтамъ вырубками, сдѣланными на нихъ у концовъ съ обѣихъ сторонъ, и крѣпятся

вмѣстѣ съ кнехтами сквозными болтами, причемъ отъ скалокъ выше остаются верхнія части кнехтовъ приблизительно съ $^1/_2$ аршина (наз. головами). Отсюда выраженіе: „закрѣпи косякъ за голову", т. е. за верхнюю часть кнехтовъ. Подобнаго рода скалками скрѣпляются на баржахъ уши (см. уши).

Склизни. Склизнями называются круглыя бревна, длиною отъ 5 и болѣе саженъ, толщиною 4—5 вершковъ. Склизни употребляются на судахъ въ разныхъ случаяхъ: 1) Во время весенняго ледохода склизни подсовываютъ (подводятъ) вершинами подъ судно съ боку въ томъ случаѣ, если оно вытирается льдомъ на берегъ. Судно, скользя по бревнамъ, постепенно выдвигается на берегъ и тѣмъ сохраняется отъ поврежденій. 2) По склизнямъ вытаскиваютъ суда на берегъ, а также и спускаютъ ихъ съ берега на воду. 3) По склизнямъ перетаскиваются разнаго рода тяжести на берегу и на суднѣ.

Скобель—плотничный инструментъ, употребляемый при строганіи досокъ и проч.

Скобы. 1) Скобы бываютъ цѣпныя и якорныя. Скобы дѣлаются изъ круглаго желѣза въ видѣ продолговатаго полукольца или замочной дуги. Въ концахъ скобы дѣлаются круглыя отверстія для болта, который при соединеніи между собою концовъ цѣпей служитъ запоромъ. Посредствомъ скобы соединяется также якорная цѣпь съ якоремъ. 2) Скобы баржевыя и лодочныя представляютъ видъ маленькой желѣзной подковки толщиною $^1/_{16}$ дюйм., ширина спинки которой около 1 дюйм., концы же сходятъ на нѣтъ въ видѣ острія. Эти скобы употребляются для удержанія въ пазахъ при лощеніи днищъ, деревянныхъ лостъ (см. лостить и лосты). Болѣе крупнаго размѣра скобы идутъ на баржахъ, а мелкія на лодкахъ. Скобы употребляются на коломенкахъ и т. п. судахъ.

Скула. Скулами на морскихъ судахъ наз. выпуклости въ передней надводной части судна; на волжскихъ судахъ, скулы наз. плечами (см. плечо).

Слабина или **слабая.** Такъ наз. снасть или косякъ которыми причаливается судно. Если они ослабнутъ, говорятъ: „подбери слабую".

Слань. На судахъ, перевозящихъ сухіе грузы, подъ товары, нагружающіеся въ судно, на копаняхъ дѣлается настилка изъ тонкаго теса, наз. сланью, котор. пермяки наз. „телгосомъ". На баржахъ слань настилается надъ копанями на особо положенные на нихъ бруски—высотою до $1^1/_2$ вершковъ и застилается довольно плотно.

Сливается. 1) Въ низовьяхъ Волги въ межень при яркомъ лунномъ свѣтѣ поверхность воды почти что невозможно глазомъ отличить отъ песковъ—настолько все сливается подъ одно. 2) Въ темныя ночи на широкихъ плесахъ тѣнь отъ береговъ, падающая на рѣку, дѣлаетъ воду у береговъ настолько темной, что ее трудно отличить отъ береговъ. Какъ первое, такъ и второе явленія приносятъ судоводителямъ много заботъ, т. к. приходится идти съ осторожностью, чтобы не попасть на мель или не удариться носомъ судна въ яръ или гору.

Слипъ. Слипъ представляетъ собою ни что иное, какъ верфь, гдѣ суда для ремонта вытаскиваются изъ воды на берегъ. Такой слипъ устроенный Т-вомъ Бр. Нобель, находится въ Рыбинскѣ на лѣвомъ берегу р. Волги, противъ Копаева. Устройство слипа заключается въ слѣдующемъ: съ берега по наклонной плоскости располагаются въ нѣсколько рядовъ желѣзныя рельсы, спускающіяся въ рѣку, на рельсахъ разставляются колесныя тележки, которыя по рельсамъ спускаются на проволочныхъ канатахъ съ берега въ рѣку настолько, чтобы возможно было

поставить на нихъ пароходъ или иное какое судно, имѣющее длину до 45—50 саженъ. Укрѣпивъ на телѣжкахъ судно, посредствомъ электрической тяги канатами, оно вытаскивается на берегъ. Вся операція вытаскиванія судна съ воды на берегъ происходитъ не болѣе пяти часовъ, при небольшомъ сравнительно числѣ рабочихъ и одномъ мастерѣ. Вытащенное на берегъ судно устанавливается на особо устроенный стапель (см. стапель), гдѣ оно и ремонтируется. Такимъ же способомъ суда спускаются съ берега на воду.

Слищи. Слищами называются полотнища, сшитыя изъ рогожъ. Каждое слище состоитъ изъ десяти сшитыхъ въ длину въ пять наложенныхъ другъ на друга рогожъ, въ два ряда. Слищами укрываютъ товары, сложенные на берегу или на суднѣ.

Слонить. Судно „слонитъ“ говорятъ въ тѣхъ случаяхъ, когда судно на рѣкѣ относитъ въ какую-либо сторону вѣтромъ или теченіемъ.

Снасть—то-же, что и „канатъ“ (см. канатъ).

Сними корму—волжское выраженіе. Когда пароходу, вслѣдствіе какого либо маневра во время подхода къ пристани или отхода отъ нея или при проходѣ въ караванѣ приходится круто вывертываться среди судовъ, чтобы не удариться кормою объ пристань или судно, говорятъ: „снимай корму“, т. е. поставить пароходъ въ прямое положеніе по курсу.

Снѣжница (см. ледоходъ),

Собаки (см. шкивъ и шпиль).

Сойма—большой грузовой плотъ въ 3 или 4 матки.

Сокольня (см. галюнъ).

Соминка—суда, имѣющія нѣкоторое сходство съ тихвинками. Они бываютъ безпалубныя, размѣрами 10—12 саженъ длины и около $2^1/_2$ саж. ширины, грузу поднимаютъ отъ 4—5 тысячъ пудовъ. Строятся на р. Соминѣ, гдѣ, большею частію, и плаваютъ, хотя ихъ можно встрѣтить и въ Приладожскихъ каналахъ и на р.р. Волховѣ, Невѣ и др.

Сопляки. Это видъ баржевыхъ ушей (см. уши). Сопляки устраиваются на коломенкахъ, гусянахъ, мокшанахъ и т. п. судахъ. Сопляки—нетолстыя круглыя бревна, длина которыхъ зависитъ отъ размѣра судна. Сопляки ставятся вертикально въ носовой части судна близъ форштевня и крѣпятся къ бортамъ желѣзными гвоздями, причемъ нижніе концы его доходятъ до копаней, а верхніе выходятъ сверхъ бортовъ около двухъ аршинъ; къ соплякамъ прикрѣпляютъ огнива (см. огнива).

Сорвало (волжскій терминъ). Когда на стоящемъ суднѣ на якорѣ, или причаленномъ у пристани или берега, внезапнымъ вѣтромъ, быстрымъ теченіемъ или вслѣдствіе другихъ непредвидѣнныхъ причинъ, наприм., наплыветъ на него другое судно, плотъ и проч., обрываются причалы или канаты отъ якоря и судно потащитъ внизъ, говорятъ, что судно „сорвало“ съ якоря съ чалокъ и унесло его. Такіе случаи на Волгѣ—не рѣдкость. Наприм., въ 1912 г. въ Нижнемъ у ярмарочнаго берега наплывшими судами сорвало съ якоря пароходъ, нанесло его теченіемъ на ледорѣзы, гдѣ онъ разбился и затонулъ.

Сосунъ (см. „землечерпательница“).

Сошило иначе „пахарь“ (отъ слова сошить, пахать)— березовый или дубовый колъ длиною около одной сажени; комлевой конецъ его заостренъ и имѣетъ отростокъ (сучекъ). Сошило употребляется на судахъ, плавающихъ по небольшимъ рѣкамъ: по Москвѣ рѣкѣ, Шекснѣ и др. Сошило служитъ для удержанія и причала судна у берега. Это дѣлается такъ: когда плывущее судно нужно задержать, съ судна высаживаютъ

въ лодкѣ двухъ рабочихъ съ сошиломъ и концомъ каната или нетолстой снасти съ петлей на концѣ; этой петлей накидываютъ на сошило къ его концу, гдѣ сучекъ, который не даетъ спадать петлѣ съ сошила; затѣмъ заостреннымъ концомъ сошила рабочіе упираются въ землю и держатъ его наклонно на берегъ, другой конецъ снасти крѣпится на суднѣ. Такимъ образомъ судно отуривается къ берегу, канатъ натягивается и силою его натяженія сошило остріемъ врѣзывается въ землю и начинаетъ бороздить, какъ сошникъ у сохи. Рабочіе въ это время стараются удержать сошило за вершину книзу. При такой операціи судно, благодаря задержанію сошиломъ, подваливается къ берегу и останавливается. Иногда такіе маневры съ сошиломъ бываютъ неудачны: рабочіе, будучи не въ состояніи удержать сошило, вслѣдствіе сильнаго натяженія каната, отбрасываются вмѣстѣ съ сошиломъ въ сторону и не рѣдко отъ этого получаютъ сильные ушибы и увѣчья.

Спесификація—исчисленіе частностей, составляющихъ цѣлое. Спесификаціи составляются строителемъ-конструкторомъ на постройку какого-либо судна (парохода, баржи). Въ спесификаціи указываются всѣ размѣры судна: если оно желѣзное, то размѣры желѣзныхъ частей, изъ которыхъ должно строиться судно; если судно деревянное, то указываются его размѣры, качество лѣса, размѣры штукъ, входящихъ въ его постройку, до мельчайшихъ подробностей.

Спина. Спиною называется задняя грань пера руля сверху.

Спиртовыя суда (см. расшива).

Сплавное судно. Сплавнымъ судномъ называется всякое судно, которое идетъ внизъ по теченію самоплавомъ безъ всякой посторонней помощи и управляется рабочими, во главѣ которыхъ стоитъ сплавщикъ—лоцманъ, которому ввѣряется судно. Къ сплавнымъ судамъ относятся: бѣляны, барки, баржи и проч. Когда на Волгѣ не было еще пароходовъ, то всѣ суда и плоты шли сплавомъ; теперь же съ распространеніемъ пароходства большая часть судовъ и плотовъ по теченію какъ на Волгѣ, такъ и на Камѣ и Окѣ, буксируются пароходами.

Сплавное судоходство (см. судоходство).

Сплавомъ (см. сплавное судно).

Сплавщикъ—то-же, что и лоцманъ. Это лицо, которому ввѣряется управленіе сплавнымъ судномъ или плотомъ. Сплавщикъ обязанъ знать фарватеръ рѣки, по которой онъ сплавляетъ судно. Хорошіе сплавщики бѣлянъ и грузовыхъ плотовъ весьма цѣнятся хозяевами и платятъ имъ за путину (см. путина) съ Ветлуги или Камы до Царицына или Астрахани по 400 и 600 р.

Сплавъ (напр. судового каравана). На рѣкахъ волжскаго бассейна сплавъ судовъ моршанскаго каравана по р.р. Цнѣ и Мокшѣ, сплавъ сурскаго каравана по р. Сурѣ, сплавъ лѣса въ плотахъ, судахъ и другимъ способомъ по мелкимъ притокамъ большихъ рѣкъ, какъ наприм., Унжѣ, Ветлугѣ, Идети и др. Сплавъ раздѣляется на три періода навигаціи: сплавъ весенняго каравана доступенъ только во время весенняго разлива рѣкъ, лѣтній сплавъ каравана производится въ лѣтнее время, и осенній. На Волгѣ, Камѣ и другихъ большихъ рѣкахъ сплавъ судовъ и плотовъ происходитъ во все время навигаціи.

Спорная вода—мѣсто, гдѣ сходятся два теченія (см. рубецъ).

Спускаться, спускается. Такъ говорятъ про маневрирующее судно, когда оно переводится съ одного мѣста на другое въ чертѣ пристани, самоплавомъ или буксиромъ, т. е. спускается. Если судно надо поста-

вить выше того мѣста, гдѣ оно находилось, тогда говорятъ, что судно поднимается (переводится), или судно поднялось.

Спускъ—деревянная продолговатая рама, сколоченная изъ двухъ пластинъ, скрѣпленныхъ поперечными брусками, на которые прикрѣплены нетолстыя доски. Размѣръ спусковъ дѣлается сообразно высотѣ въ суднѣ трюма и во всякомъ случаѣ болѣе 5—6 аршинъ длиною и 4—5 четвертей арш. шириною они не дѣлаются. Спуски на грузовыхъ судахъ, пароходахъ и баржахъ—необходимая принадлежность, употребляемая, при погрузкѣ товаровъ, т. к. по спускамъ спускаютъ въ трюмъ баржи чрезъ люки товары.

Срывка или барсомъ. Терминъ этотъ употребляется капитанами буксирныхъ пароходовъ тогда, когда они снимаютъ съ мели баржу или какое-либо другое судно и при усиленной работѣ парохода, снимающаго судно, снять его не удается. Тогда прибѣгаютъ къ такому маневру: снимаютъ судно „рывками“ или „срывка“; это означаетъ то, что пароходъ, снимающій судно, уменьшаетъ работу машины до тихаго хода или даже останавливаетъ машину на нѣсколько минутъ, вслѣдствіе чего буксиръ ослабляется (дѣлаетъ большую слабину). Тогда командуютъ съ мостика въ машину работать полнымъ ходомъ, въ этотъ моментъ пароходъ отъ сильнаго хода, такъ наз. „рывкомъ“, натягиваетъ буксиръ настолько туго, что онъ иногда не выдерживаетъ и лопается (рвется) (см. слово подшиблось). Такіе рывки вредно отзываются на машинѣ парохода, кромѣ того происходятъ поломки арокъ и буксирнаго кнехта, а на снимаемомъ суднѣ срываетъ со своихъ мѣстъ кнехты, уши и даже отрываетъ иногда отъ штевня ошву и проч. При этомъ слѣдуетъ сказать, что съемка „рывками“ или какъ наз. „барсомъ“ производится въ крайнихъ только случаяхъ и если послѣ нѣсколькихъ рывковъ судно не поддается съемкѣ, тогда прибѣгаютъ къ распаузкѣ его.

Срыскнуть—значитъ отвести судно въ сторону посредствомъ завезеннаго рыскового якоря съ канатомъ (см. рыскъ).

Срѣзало—терминъ, употребляемый на Волгѣ и др. рѣкахъ. Когда судно потерпитъ аварію во время ледохода осеннимъ или весеннимъ льдомъ, которымъ судно прорѣзываетъ (т. е. повредитъ), говорятъ, что судно (пароходъ) срѣзало льдомъ.

Ссада. Ссадою прежде наз. коноводы при конной тягѣ судовъ, которые тянулись впряженными въ одну бечеву нѣсколькими лошадьми, примѣрно отъ 15 до 20. Если судно тянулось на двѣ бечевы, то лошади дѣлились на двѣ ссады (см. гусяна).

Ссамить. При соединеніи деревянныхъ штукъ подъ угломъ или на клинъ, гдѣ нужно сказать „стесать“, слово это замѣняютъ словомъ „ссамить“, т. е. стесать на нѣтъ.

Ссаривать. Когда суда тянутся лямкою или конною тягою по берегу (сакмѣ), бечевы нерѣдко задѣваютъ за кусты, пни, камни или др. предметы. Для того, чтобы освободить и очистить бечеву, говорятъ: „ссаривай“. Кромѣ того, когда на судахъ при подводкахъ или спускѣ ихъ буксиръ, канатъ и пр. задѣнетъ за что-либо, также говорятъ: „ссори“ или надо „ссорить“, что иными словами значитъ очистить.

Стаканъ (см. помпа).

Становой (см. якорь).

Станціонеръ. Такъ наз. на Волгѣ баржу-нефтекачку, стоящую на якорѣ вблизи города или селенія, съ которой отпускается для топлива нефть на пароходы. Станціонеры обыкновенно находятся въ значитель-

ныхъ пунктахъ приволжскихъ городовъ. Станціонеры замѣняютъ собою склады жидкаго топлива.

Стапель—общее названіе того мѣста, гдѣ строятся суда. Иначе наз. верфью (см. верфь).

Старцы. Старцами на баржахъ наз. родъ бортовыхъ кнехтовъ, дѣлающихся только нѣсколько тоньше ихъ. Укрѣпляются они также, какъ и кнехты, къ бортамъ судна: на носовой части и кормовой, отступя отъ штевней сажени на полторы—двѣ. Старцевъ ставится четыре: два на носу и два на кормѣ. Служатъ они для легкихъ причаловъ и другихъ надобностей.

Старица. Старицею наз. старое русло рѣки, когда рѣка прокладываетъ себѣ новое русло, оставляя въ сторонѣ прежнее свое ложе. Старицы образуютъ собою заливы или затоны, которые служатъ безопасною зимовкою судовъ, сохраняющихся отъ ледохода. Старицы наз. иногда старорѣчьемъ, что означаетъ—старая рѣка.

Стародубы. Такъ называютъ мѣстность во Владимирской губ., Муромскомъ уѣздѣ, занимающую Яковцевскую и Новосельскую волости и близъ лежащія селенія по правому берегу рѣки Оки. Жители этой мѣстности занимаются судопромышленностью и кромѣ того составляютъ главный контингентъ судовыхъ служащихъ, какъ-то: капитановъ пароходовъ, лоцмановъ, водоливовъ, довѣренныхъ, приказчиковъ и т. п., ранѣе они занимали должности лоцмановъ и водоливовъ на мокшанахъ. Сплавлять суда съ моршанскихъ пристаней до Рыбинска было излюбленнымъ ихъ ремесломъ.

Стащился. Если брошенный съ судна въ воду, или положенный на берегу для причала судна якорь, вслѣдствіе напора сильнаго теченія или вѣтра, не удержитъ стоящее на якорѣ судно и отнесетъ ниже, говорятъ: „якорь стащился".

Створы, или створные перевальные знаки. Створы служатъ для указанія стрежня въ прямыхъ частяхъ рѣки, стѣсненнаго на значительномъ протяженіи мелями, и обозначаютъ мѣсто и направленіе довольно длиннаго перевала, имѣющаго узкій и прямой стрежень. Створные столбы устанавливаются на берегу (въ землю) вертикально, причемъ передній столбъ ставится вышиною до 4-хъ саженъ, а задній до 5 саженъ. Размѣры створныхъ знаковъ и разстоянія между ними должны быть опредѣлены въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, сообразно протяженію стрежня и топографическому виду берега; при этомъ наблюдается, чтобы разность въ высотѣ огней была не менѣе одной сажени, т. е. такъ, чтобы вертикальная плоскость, проходящая чрезъ нихъ, совпадала съ линіею фарватера. Фонари на столбахъ укрѣпляются у вершинъ, подъ фонарями прикрѣпляются квадратныя изъ досокъ щиты, обращенныя въ сторону фарватера; столбы и щиты на правомъ берегу окрашиваются въ красный цвѣтъ, а на лѣвомъ въ бѣлый. Въ ночное время они освѣщаются огнями соотвѣтствующихъ цвѣтовъ. Для прохода судовъ подъ желѣзно-дорожными мостами, перекинутыми чрезъ судоходныя рѣки, устанавливаютъ по срединѣ пролета на мостовыхъ фермахъ створные знаки, назначенные для сего правленіями подлежащихъ округовъ путей сообщенія, по соглашенію съ мѣстными управленіями желѣзныхъ дорогъ (см. правила плаванія стр. 130, 131, 132 и 133).

Стеньга—дерево, составляющее продолженіе мачты вверхъ отъ заплечиковъ, гдѣ укрѣплены ванты и штаги (см. мачта).

Стоить на рыску (волжскій терминъ). Когда со сплавного судна поданъ рыскъ (см. рысковый якорь) т. е. якорь со вчаленнымъ канатомъ

(рысковый косякъ) завезенъ въ лодкѣ и брошенъ въ воду, судно же удерживается на рысковомъ канатѣ,—говорятъ: судно „стоитъ на рыску".

Стойки—деревянныя круглыя плахи, подставленныя вертикально подъ какіе-либо предметы для поддержки. Наприм., въ трюмахъ баржей для поддержки палубы въ помощь пиллерсамъ-колонкамъ ставятъ стойки для того, чтобы отъ погруженныхъ на палубу тяжестей не прогибало ее.

Стопъ!—команда, употребляемая для остановки какой-либо работы. Наприм., по командѣ съ мостика на пароходѣ въ машину чрезъ рупоръ „стопъ" машинистъ останавливаетъ машину (ея движеніе).

Сторожковые канаты. 1) Такіе канаты выдѣлываются изъ мочала (т. наз. мочальные канаты) и употребляются большею частію на плотахъ и на нѣкоторыхъ сплавныхъ судахъ, идущихъ изъ Камы или Бѣлой. 2) Сторожекъ—тонкія веревки, скрученныя изъ мочала и употребляемыя для укупорки товаровъ и др. надобностей.

Стоячій такелажъ. На волжскихъ судахъ стоячимъ такелажемъ называется оснастка мачты (ванты-ложки) и т. п.

Стоячимъ наз. шпиль, воротъ, шкивъ и т. п.

Стрежневатѣе. Когда идущее судно по какому-либо случаю уклонится отъ фарватера въ сторону, то говорятъ, что надо держаться „стрежневатѣе" (стрежнѣе), чтобы не сѣсть на мель.

Стрежень. На судоходныхъ рѣкахъ стрежнемъ называется мѣсто, гдѣ вода имѣетъ наибольшую скорость теченія и наибольшую глубину. Меженній фарватеръ обыкновенно совпадаетъ со стрежнемъ. Стрежень не вездѣ совпадаетъ со срединою рѣки, а часто идетъ вблизи вогнутыхъ береговъ и переходитъ съ одного берега къ другому (см. фарватеръ).

Стремянка—веревочная лѣстница, по которой матросы входятъ съ палубы по вантамъ (вантъ-трапъ) на мачту; такъ-же наз. веревочная, деревянная или желѣзная лѣстница для схода съ судна въ лодку.

Стропъ—свободный толстый кусокъ или конецъ снасти, концы котораго сплетены—строщены, образуя большое кольцо. Стропы обдѣлываются различно для разныхъ цѣлей: наприм., для большихъ деревянныхъ блоковъ (калитокъ) стропы дѣлаются и изъ шкимушекъ въ видѣ кольца (огонъ) разныхъ размѣровъ, смотря по надобности и назначенію.

Стростка—соединеніе концовъ между собою оборваннаго каната и всякой снасти. Стростка дѣлается въ разгонку не менѣе какъ на $1^1/_2$ аршина для того, чтобы концы строщеннаго каната не расплетались и не расходились.

Струя. Вообще такъ называютъ стрежень рѣки, гдѣ имѣется достаточная глубина на фарватерѣ, допускающая свободный судовой ходъ. При урегулированіи Волги въ нѣкоторыхъ мѣстахъ устраивались струенаправляющія или струеотводныя плотины. Такія плотины сооружены у вновь построеннаго чрезъ рѣку Волгу желѣзно-дорожнаго моста у села Вязовыхъ, наименованнаго „Романовскимъ". На лѣвомъ берегу выше этого моста устроена струеотводная дамба, а ниже—струенаправляющая дамба.

Стрѣла. Стрѣлою называется круглое бревно, служащее подпоркою или поддержкою какой-либо тяжести. Стрѣлы ставятся вертикально или наклонно подъ извѣстнымъ градусомъ. Размѣръ стрѣлъ дѣлается смотря по надобности, отъ 2 до 6 саженъ длины. Прежде, когда строились оборотныя суда (гусяны), стрѣлы были въ большомъ ходу, потому что при поднятіи судна на ребро (вертикально) стрѣлы служили точками опоры судна. Ставилось ихъ до 100 штукъ одновременно. (иначе—упоры или подставки).

Стрѣлка. Стрѣлкою называется уголъ, образуемый при сліяніи двухъ рѣкъ. Говорятъ: суда стоятъ у стрѣлки, на стрѣлкѣ, подъ стрѣлкой и проч. Въ Нижнемъ, наприм., называютъ стрѣлкою устье р. Оки при впаденіи въ Волгу.

Стыки—мѣсто, гдѣ продольныя доски или желѣзные листы въ днищевой, боковой или палубной обшивкѣ соединяются своими концами. Стыки въ деревянномъ судостроеніи иногда называются перечнями (см. перечни).

Стягъ—иначе можно назвать рычагомъ. Это нетолстый круглый березовый обрѣзокъ длиною около одной сажени, комлевой конецъ котораго затесывается въ видѣ клина; употребляется стягъ на всѣхъ судахъ при поднятіи или при перетаскиваніи какихъ-либо тяжестей, которыя нельзя взять руками. Говорятъ: „возьми, подсунь стягъ" и „приподними кверху стягомъ".

Стяжка. Прямоугольникъ длиною 6—8 дюйм., шириною до 3 дюйм., сдѣланный изъ полоснаго въ $1^1/_2$ дюйм. ширины желѣза, имѣющій въ концахъ утолщенія. Въ этихъ утолщеніяхъ сдѣланы дыры. Одинъ конецъ нарѣзанъ для винта $^1/_2$—$^3/_4$ дюйм., конецъ котораго имѣетъ кольцо. Въ другую дыру входитъ такой же болтъ безъ нарѣзки, но съ кольцомъ, а конецъ его внутри стяжки разклепанъ, такъ что болтъ вращается. Въ эти кольца ввязывается ванта или штуръ-тросъ; и когда нужно нѣсколько набить эти снасти потуже, то коликомъ навертываютъ стяжку и болтъ, входя въ нее, сближаетъ ихъ.

Суводь. Суводью называется обратное или вращательное движеніе воды въ рѣкѣ у берега. Суводи большею частію встрѣчаются подъ крутыми рынками горъ, за рынками яровъ, за крутыми песками и, наконецъ, за выдающимися въ стрежень рѣки грядами. Суводи главнымъ образомъ появляются весною при разлитіи рѣки и представляютъ до нѣкоторой степени опасность для буксирныхъ пароходовъ, идущихъ противъ теченія съ возомъ. Суда, попавшія въ суводь, т. е. въ обратное главнаго русла теченіе, выходя изъ него, встрѣчаютъ сильное теченіе рѣки; теченіемъ ихъ отбрасываетъ въ сторону (они рыщутъ), отчего происходятъ поломки рулей, удары баржи объ баржу и корпуса и суда терпятъ иногда крупныя аваріи. Поэтому капитаны пароходовъ, боясь попасть въ суводь, идутъ со своими судами въ такихъ мѣстахъ дальше, т. е. стрежневатѣе. Замѣчательная и самая большая на Волгѣ суводь наз. Балыклейской, находящаяся въ 74-хъ верстахъ ниже Камышина, у с. Балыклеи.

Судно. Пароходы и баржи разныхъ видовъ, плавающихъ по волжскому бассейну обобщаются однимъ названіемъ—суда, судно.

Судовая команда. Судовою командою называются служащіе и рабочіе на судахъ и плотахъ. Наприм., пароходная команда состоитъ изъ капитана, помощниковъ его, лоцмановъ, штурвальныхъ, матросовъ, машинистовъ, помощниковъ машиниста, масленщиковъ и кочегаровъ, а на баржахъ—изъ водоливовъ, подручныхъ ихъ и матросовъ; на сплавныхъ судахъ и плотахъ судовая команда состоитъ изъ лоцмановъ и судорабочихъ.

Судорабочій (см. судовая команда).

Судоходныя расправы существовали прежде на Волгѣ въ городахъ: Твери, Рыбинскѣ, Н.-Новгородѣ и имѣли въ нѣкоторыхъ городахъ свои отдѣленія. Задачей ихъ являлось разсмотрѣніе споровъ во время судоходства, возникающихъ между судопромышленниками и судорабочими. Каждая судоходная расправа состояла изъ предсѣдателя, который назна-

чался главноуправляющимъ путями сообщенія изъ мѣстныхъ купцовъ судопромышленниковъ на три года, и 4-хъ членовъ также изъ купцовъ судопромышленниковъ, которые утверждались въ этой должности на одинъ годъ главноуправляющимъ путями сообщенія. Дѣла въ судоходныхъ расправахъ разбирались по требованію спорящихъ, исключительно только въ навигаціонное время. Споры судоходныхъ расправъ оканчивались б. ч. миролюбиво; всякое спорное дѣло должны были рѣшить въ продолженіе 24-хъ часовъ. Недовольные рѣшеніемъ дѣла судоходной расправы прибѣгали къ третейскому суду. Въ пользу судоходныхъ расправъ съ каждаго судна съ грузомъ взимались сборы. Упраздненіе судоходныхъ расправъ послѣдовало въ 1872 году.

Сука (морск. терм. „буйрепъ“)—пеньковая или цѣпная снасть, вчаленная однимъ концомъ за пятку якоря, другой конецъ ея остается на суднѣ. Размѣръ суки зависитъ отъ вѣса якоря и размѣра судна—и во всякомъ случаѣ длиннѣе 30—40 саженъ не бываетъ. Если сука пеньковая, то толщина ея отъ 4 до 7 дюймовъ въ окружности, а если цѣпная, то отъ $^1/_2$ до 1 дюйма. На судахъ, перевозящихъ нефтяные грузы, всѣ канаты должны быть цѣпные. Суки носятъ названіе въ зависимости отъ того якоря, въ который онѣ вчалены: сука становая, сука подпускная, сука кормового якоря. За суку якорь поднимается изъ воды и подвѣшивается на ней подъ бушприхтомъ или крамболомъ (см. бушприхтъ и крамболъ). Суки привязываются также однимъ концомъ нетолстой снасти къ якорю, брошенному съ судна въ воду, къ другому же концу снасти причаливается кусокъ, наз. „буекъ“ (см. буекъ), или же небольшой боченокъ, которые плаваютъ на поверхности воды и указываютъ мѣсто нахожденія якоря, брошеннаго съ судна въ воду.

Сурскія барки. Названіе эти барки получили отъ рѣки Суры. Строились онѣ на сурскихъ пристаняхъ, около сел. Промзина, Березовки и Порѣцкаго, т. е. въ тѣхъ мѣстахъ, откуда онѣ брали свой грузъ.

Сурскія барки строились плоскодонными, изъ сосноваго и елеваго лѣса, размѣрами въ длину 20 саж., шириною 4 саж. и высотою бортовъ въ 16 четвертей. Причемъ борта къ носовой и кормовой частямъ дѣлались выше своей средины аршина на $1^1/_2$ и съ отвѣсными бортами и штевнями. Продольнымъ днищевымъ крѣпленіемъ служили кильсоны, одинъ средній и два бортовыхъ, расположенные параллельно длинѣ судна и прикрѣпленные къ копанямъ гвоздями. Боковымъ крѣпленіемъ служили баргоуты, состоящіе изъ четырехъ рядовъ, которые располагались съ внѣшней стороны на высотѣ отъ днища на 6 четвертей, и были нѣсколько толще ошвы (боковой обшивки). Днищевая обшивка дѣлалась елевая, изъ брусьевъ 3-хъ вершковой толщины, а боковая 2-хъ вершковъ. Обшивки крѣпились къ копанямъ нагелями и желѣзными гвоздями. Поперечнымъ крѣпленіемъ служили озды изъ толстыхъ брусьевъ, длиною равными ширинѣ судна, и концами врѣзались въ края борта (замкомъ съ сковородникомъ). Крышу барки имѣли поперечную, на два ската, отъ средины (съ коня) къ бортамъ. Днище и борта конопатились паклей. Суда эти не смолились и не красились и вообще чистота въ постройкѣ ихъ не соблюдалась, такъ какъ они строились только на одну путину; груза они поднимали до 20 тысячъ пудовъ при осадкѣ въ водѣ 10 четвертей.

Въ этихъ судахъ перевозили съ сурскихъ пристаней хлѣбъ и спиртъ въ С.-Петербургъ. Шли они съ мѣстъ нагрузки безъ перегрузки

(въ Рыбинскѣ)*) и по доставкѣ и сдачѣ груза на мѣсто не возвращались, а продавались тамъ на сломъ.

Вооруженіе сурскихъ барокъ судовыми припасами ничѣмъ особенно не выдѣлялось. Онѣ имѣли одинъ становой якорь въ 25 пуд. и одинъ подпускной въ 20 пудовъ, шеймы пеньковыя смольныя по 50 саженъ длины, 8—9 дюйм. толщины. Суки (буйрепы) такой же длины, какъ и шеймы, но нѣсколько тоньше, т. е. 5—6 дюймовъ. Кромѣ того рысковыхъ якорей два—18—20 пудовъ вѣса. Такъ какъ этимъ судамъ при сплавѣ по Сурѣ приходилось нерѣдко употреблять рыски, то къ рысковымъ якорямъ давалось два 100 саженныхъ косяка 5—6 дюймовъ толщины **). Запасныхъ якорей 2, пудовъ 10—15, якоря эти при ходѣ вверхъ по Волгѣ имѣлись для подачъ, т. е. завоза; ходовыхъ снастей бѣльныхъ для тяги судна бурлаками имѣлось круговъ по 5 по 100 саженъ длины и 4-хъ пудоваго вѣса каждый и при каждой баркѣ давалось 4 завозни.

На сурскихъ баркахъ на сплавъ ставили бурлаковъ 25-30 человѣкъ, кромѣ лоцмана и водолива; послѣдній былъ навигаціоннымъ, т. к. на немъ лежала обязанность хранить товаръ судна и судовое имущество; лоцманъ-же нанимался на путину (сплавъ) по Сурѣ и онъ-же велъ судно до Рыбинска. Кромѣ того, на спиртовыхъ баркахъ ставились провожатые и 4 человѣка бондарей.

Барки въ то время съ мѣстъ нагрузки шли сплавомъ до устья Суры; здѣсь они останавливались для довооруженія, на нихъ ставились мачты, придѣлывали руль, приготовляли изъ рогожъ паруса и проч. При этомъ дополнялся и комплектъ рабочихъ—ихъ обыкновенно ставилось по 4—5 человѣкъ на тысячу пудовъ груза, что составляло до 80 человѣкъ на судно. Плата имъ была: кореннымъ, нанявшимся съ мѣстъ нагрузки и до Рыбинска, за путину 30—35 руб., а добавочные получали только 20—25 руб. за путину ***) отъ устья Суры до Рыбинска. Всѣ рабочіе были на своихъ харчахъ, кромѣ водолива и лоцмана, кои имѣли харчи отъ хозяина. При порядѣ бурлаки получали отъ хозяина часть платы въ задатокъ для уплаты податей, которая выдавалась въ волостномъ правленіи, и кромѣ того, каждому выдавалось на руки для домашняго обихода рублей по 6—7, а остальныя деньги выдавались въ харчи на путину. Иногда при неблагопріятныхъ условіяхъ суда шли очень медленно и оставленныя на харчи деньги бурлаки проѣдали всѣ, тогда ихъ кормилъ хозяинъ до мѣста слѣдованія судна. Такихъ бурлаковъ называли кабальными (работникъ ненадежный)—и имъ приходилось обратно идти домой пѣшкомъ, пробиваясь Христовымъ именемъ. Иногда же хозяева покупали имъ большую лодку (соминку) рублей за пять, въ которой они изъ Рыбинска спускались до Нижняго, гдѣ лодку продавали и деньги дѣлили между собой. Многіе же бурлаки оставались въ Рыбинскѣ и работали на перегрузкѣ судовъ.

Бурлаки на судахъ помѣщались въ трюмѣ, а лоцмана и водоливы въ казенкѣ, устроенной на кормѣ судна. Кухни на судахъ, перевозящихъ

---

*) Владѣльцами сурскихъ барокъ въ то время были Ненюковы изъ Краснослободска, перевозившіе свой собственный грузъ, какъ спиртъ своихъ винокуренныхъ заводовъ, такъ и хлѣбъ. Впослѣдствіи Ненюковы имѣли свои два кабестана: „Авраамъ“ и „Краснослободскъ“, три забѣжки: „Стефанъ“, „Мокша“, „Сура“ и буксирный пароходъ „Петръ“.

**) При сплавѣ по рѣкѣ Сурѣ веселъ на судахъ не употреблялось вслѣдствіе извилистости рѣки отъ нажимныхъ береговъ; чтобы не быть судну прижатому къ берегу или не попасть на яръ, подавался рыскъ (см. рыскъ).

***) Путиною считался промежутокъ времени съ мѣста отвала судна до прихода его въ Рыбинскъ, т. е. 30—40 сутокъ.

спиртъ, не было, и она устраивалась на завознѣ, идущей на причалѣ позади судна.

Кромѣ сурскихъ барокъ хлѣбъ съ сурскихъ пристаней въ 40—50 годахъ прошлаго столѣтія доставлялся къ Рыбинску на расшивахъ. Расшивы по доставкѣ груза въ Рыбинскъ обратно шли порожними до устья Суры сплавомъ, а вверхъ по рѣкѣ Сурѣ поднимались конной тягой;*) поэтому расшивы въ навигацію дѣлали лишь одну путину.

Такимъ образомъ, перевозка хлѣба изъ Суры въ старину продолжалась десятки лѣтъ, пока не появились на Волгѣ баржи, вытѣснившія въ началѣ 60-хъ годовъ прошлаго столѣтія эти старинныя суда. Съ тѣхъ поръ на смѣну старинымъ судовщикамъ явились новые поставщики и сурскій грузъ изъ Промзина, Порѣцкаго и другихъ пристаней доставлялся къ Рыбинску въ баржахъ, которыя поднимались для этого съ Волги или строились на мѣстахъ погрузки.

Сурскія баржи строились размѣрами въ длину отъ 20 до 30 саженъ, шириною до 18 арш. и грузоподъемностью отъ 40 до 80 тыс. пуд. при осадкѣ 12 четвертей,**) по Сурѣ шли также сплавомъ, а вверхъ по Волгѣ уже за буксиромъ парохода и срокъ доставки сократился почти на двѣ трети, т. е. вмѣсто 30—40 дней—10—15.

По доставкѣ груза въ Рыбинскъ баржи эти тамъ находили себѣ другую работу, напримѣръ, служили паузками низовыхъ баржей. Осенью же они обыкновенно уходили зимовать въ Суру, т. е. въ тѣ мѣста, откуда они брали грузы.

Хлѣбный грузъ съ Суры отправляли только весеннимъ рейсомъ, такъ какъ рѣка эта по спадѣ воды дѣлается очень мелководною и сплавъ груженыхъ судовъ по ней становится невозможенъ. Изъ Суры доставкой хлѣба было занято до 100 баржей, въ которыхъ вывозилось одновременно разнаго хлѣба въ навигацію весеннимъ рейсомъ до 7 милліоновъ пудовъ. Съ проведеніемъ желѣзно-дорожнаго пути черезъ Пензу, сурскіе груза съ воднаго пути стали отвлекаться на эту дорогу, вслѣдствіе чего судоходство на рѣкѣ Сурѣ стало падать, а съ проведеніемъ Московско-Казанской жел. дор. судоходство по Сурѣ въ корнѣ подорвалось и въ послѣдніе годы съ сурскихъ пристаней уходитъ съ хлѣбомъ десятка два и то небольшихъ барженокъ, въ которыхъ увозится хлѣба вмѣсто прежнихъ семи милл. пуд. не болѣе 300—400 тысячъ пудовъ.

Эти желѣзно-дорожные пути отвлекли хлѣбные груза и съ нѣкоторыхъ другихъ волжскихъ пристаней, расположенныхъ на рѣчкахъ, впадающихъ въ Волгу, куда заходили за грузомъ волжскія суда. Такъ, потеряла значеніе Соболевская пристань***), съ которой отправлялось раньше два милліона пуд., Цивильская пристань,****) у города Цивильска, откуда отправлялось около одного милліона пудовъ, Воротынская при-

*) Конная тяга на рѣкѣ Сурѣ существуетъ и понынѣ, только не въ томъ размѣрѣ, въ какомъ это было прежде.

**) Постройка и нагрузка сурскихъ баржей отличалась тѣмъ отъ волжскихъ, что они были короче волжскихъ, но шире, что давало возможность положить въ нихъ больше груза, и грузить средину ея глубже оконечностей. При сплавѣ такая баржа скорѣе отуривалась на рыску, но зато на ходу вверхъ на буксирѣ она была тяжела и рысклива, и капитаны пароходовъ ихъ не долюбливали.

***) На р. Свіягѣ въ 30 верстахъ отъ гор. Свіяжска.

****) На рѣкѣ Цивиль, впадающей въ Волгу въ 20 верстахъ ниже Чебоксаръ съ правой стороны.

стань *) и Чугунская пристань (иначе Чугуны, отъ Воротынца въ 10 верстахъ), съ которой отправлялось весною до 3-хъ милл. пудовъ, и наконецъ Московская, съ которой прежде отправлялось хлѣба весеннимъ рейсомъ до 7 милл. пудовъ. Теперь съ этихъ пристаней отправка хлѣбныхъ грузовъ почти прекратилась.

Суряки—деревянныя небольшія плоскодонныя суда, крытыя тесомъ, длиною отъ 10 до 15 саженъ, шириною 4 сажени и высотою бортовъ отъ 10 до 14 четвертей. Поднимали суряки груза при осадкѣ 8—10 четвертей отъ 10 до 20-тысячъ пудовъ. На сурякахъ прежде перевозился изъ Суры хлѣбный грузъ до Рыбинска; нынѣ суда эти изъ употребленія вывелись.

Сучить. Когда рабочіе, вслѣдствіе сильнаго вѣтра или теченія, не могутъ удержать оставшуюся на суднѣ снасть, другой конецъ которой брошенъ съ якоремъ въ воду или причаленъ за другое судно, и судно сноситъ, вслѣдствіе чего снасть удержать на кнехтахъ нѣтъ возможности, то говорятъ: „канатъ сучить“ (см. высучило, выскало).

Сходни—доски съ набитыми поперекъ брусками, составляющія принадлежность каждаго судна и употребляющіяся для перехода или съ одного судна на другое, или на пристань или на берегъ (тоже „трапъ“).

Счаливать—значитъ связывать снастями суда между собою рядомъ или гусемъ, т. е. одно за другимъ. Если суда буксируются по теченію, то они счаливаются или судовъ по пяти въ одинъ рядъ, или въ два счала—передній счалъ на буксирѣ, второй же чалится за первый вплотную къ кормамъ передняго. Если суда буксируются противъ теченія, то они чалятся между собою одно за другимъ, т. наз. въ разгонку, гусемъ, а иногда по-парно въ два-три счала (см. учебникъ рѣчной практики, составленный авторомъ этого словаря для рѣчныхъ училищъ).

Счалъ. Счаломъ называется нѣсколько судовъ, счаленныхъ вмѣстѣ (см. счаливать).

Съ коня долой (см. конь.) Это старинный обычай, введенный на волжскихъ судахъ старинными волгарями и существующій на многихъ судахъ и въ настоящее время. Обычай этотъ заключается въ слѣдующемъ: предъ отваломъ судна въ путь, хозяинъ или управитель судномъ (лоцманъ), становясь на обычное свое мѣсто, кресло (см. кресло), командуетъ: „съ коня долой“. По этой командѣ всѣ рабочіе на суднѣ сходятъ съ средины судна и садятся по бортамъ. Тогда лоцманъ провозглашаетъ: „молимся Богу“. Послѣ этого всѣ рабочіе встаютъ, и, снявъ шапки, молятся въ сторону восхода солнца. Молитва продолжается недолго и только послѣ ея всѣ рабочіе принимаются за работу. Такъ продолжается ежедневно всю путину послѣ каждой остановки для ночлега.

Съ навѣсу (волжскій терминъ). Лоцмана на судахъ во многихъ случаяхъ пользуются во время хода естественными примѣтами (см. примѣты), какъ днемъ, такъ и ночью. Въ особенности этими примѣтами они пользуются въ весенній разливъ, при перевалахъ. Въ это время, для того, чтобы миновать опасныхъ мѣстъ, какъ-то отмелей и пр., они

---

*) Ближе города Василь-Сурска. „Воротынецъ“—бывшее торговое село въ 12 верстахъ отъ г. Василь-Сурска и отъ Волги (Чугунская пристань) въ 10 верст. Зимою въ Воротынецъ привозили хлѣбъ за 100 и болѣе верстъ; здѣсь покупали его иногородніе фирмы, ссыпали въ амбары, гдѣ хлѣбъ сортировался и размалывался на вѣтряныхъ мельницахъ при селѣ. Хлѣбъ насыпался въ кули и перевозился зимой же на пристань Чугуны, гдѣ были для склада амбары и паровая мукомольная мельница Колчина, нынѣ упраздненная. На этой мельницѣ также размалывалась рожь.

говорятъ: надо держать съ навѣсу, т. е. держать прямо на такой-то рынокъ или другой видимый предметъ.

Съ приговоромъ. Терминъ, употребляемый рабочими, когда они перетаскиваютъ совмѣстно какую-либо тяжесть. Говорятъ: бери съ приговоромъ, чтобы веселѣе было продолжать работу. По этому случаю рабочіе и придумываютъ разные прибаутки и мотивы, напр.: „весь пошелъ, пошелъ“, дубинушку и др.

Сырецъ. Иногда такъ наз. на Волгѣ небольшіе деревянные поплавки, брошенные рыбаками въ воду надъ своими рыболовными снастями (см. буекъ).

Сядетъ. Когда плывущему судну или идущему на буксирѣ пароходу угрожаетъ опасность сѣсть на мель, говорятъ: „сядетъ“ или судно „сѣло“ на мель.

Т.

Табачекъ. Табачкомъ называется деревянный выточенный изъ березы небольшой кружокъ воронкообразной формы, имѣющій въ діаметрѣ около 5 дюймовъ; по срединѣ кружка имѣется сквозное отверстіе $1^1/_2$ дюйма въ діаметрѣ. Стороной, имѣющей выпуклость въ видѣ короткой трубки, этотъ кружокъ укрѣпляется на вершинѣ длиннаго шеста; другая сторона его имѣетъ форму овальнаго небольшого углубленія. При работѣ на шестахъ люди упираются плечомъ на табачекъ (см. шестъ).

Тагуны. Тагунами называются сосновые кокоры дугообразной формы, изъ которыхъ выдѣлываются копани для постройки баржевыхъ лодокъ и завозней.

Такалка (то-же, что и запоръ). Такалкою называютъ нетолстую дубовую или березовую палку, длиною около полутора аршинъ въ видѣ короткаго рычага, употребляющуюся на пароходахъ при подъемѣ изъ воды станового или подпускного якоря чрезъ бушприхтъ. Когда якорь будетъ поднятъ подъ бушприхтъ, то у задняго конца съ боку съ лѣвой стороны укрѣпляется желѣзная небольшая пластинка, на верхнемъ концѣ которой выходитъ нѣсколько выше бушприхта круглое отверстіе, дюйма два въ діаметрѣ, на верхней кромкѣ котораго приколочена короткая вершка полтора вышиною деревянная пластинка, съ небольшимъ по срединѣ углубленіемъ, по которому проходитъ снасть (сука) отъ поднимаемаго изъ воды якоря къ шпилю. Чтобы освободить эту снасть (суку) со шпиля, говорятъ: „такай“. Тогда такалку вкладываютъ однимъ концомъ въ отверстіе пластины, другимъ нажимаютъ на эту снасть (суку) вплотную къ бушприхту и она чрезъ эту пластинку получаетъ перегибъ, что для такалки служитъ точкою опоры и снасть (сука) такимъ образомъ задерживаетъ якорь на мѣстѣ; въ это время суку со шпиля раздѣлываютъ и крѣпятъ у бушприхта за особо придѣланную мушку. Когда эта операція будетъ произведена, такалку снимаютъ. Вмѣсто деревянной такалки на многихъ пароходахъ употребляются желѣзные стопора, состоящіе изъ двухъ частей—пластины и рукоятки, причемъ пластина крѣпится къ бушприхту, какъ и въ первомъ случаѣ, и на верхнемъ ея концѣ дѣлаются развилки. Въ эти развилки однимъ концомъ вкладывается короткая рукоятка, въ аршинъ длиною, и соединяется въ ней сквознымъ стержнемъ, на которомъ рукоятка имѣетъ вращательное движеніе, и при дѣйствіи своемъ замѣняетъ такалку.

Такелажъ. Такелажемъ на волжскихъ судахъ наз. вооруженіе судна—припасы, снасти, цѣпи, якоря, словомъ, всѣ принадлежности, необходи-

мыя при плаваніи судна. Такелажъ опредѣляется согласно размѣрамъ судна. Отъ размѣра судна зависитъ вѣсъ якорей и отношеніе къ нимъ канатовъ, цѣпныхъ и пеньковыхъ. Точныхъ формулъ опредѣленія такелажа, существующихъ на морскихъ судахъ, на Волгѣ нѣтъ; здѣсь опредѣленіе припасовъ на судахъ выработано практикой. Морскія формулы къ рѣчнымъ судамъ и не примѣнимы, особенно теперь, когда вошли въ постройку суда новаго типа—желѣзныя баржи длиною 75 саженъ, шириною 10 саженъ и грузоподъемностью 500 тысячъ пудовъ при осадкѣ на полномъ грузу 16—18 четвертей. На такой огромныхъ размѣровъ баржѣ, напр., якорь становой ставится вѣсомъ около ста пудовъ, а подпускной 75—90 пудовъ, шейма становая цѣпная ставится толщиною въ діаметрѣ полтора дюйма и т. д. На пассажирскіе пароходы, поднимающіе грузу 50 тысячъ пудовъ, якоря становые ставятся не легче 55 пудовъ.

Талань (морск. терм. табань) значитъ—греби въ противоположную сторону передняго хода, т. е. такъ, чтобы лодка двигалась кормою впередъ, а не носомъ.

Тали. Талями называется пара блоковъ, основанныхъ между собою снастью или косякомъ. Если одинъ изъ блоковъ одношкивный, то другой ставится двухъ-шкивный; если же одинъ двухъ-шкивный, то другой—трехъ-шкивный. Тали употребляются при подъемѣ тяжестей.

Тамада—(см. амбалы).

Тара. Тарою называется куль, мѣшокъ, бочка, ящикъ и проч. предметы, служащіе для укупорки товаровъ.

Тарная снасть. Такъ наз. на судахъ нетолстая снасть, посредствомъ которой выкатываютъ бочки съ товаромъ изъ трюма на палубу.

Тезянка. Тезянкою называются небольшія плоскодонныя и безпалубныя суда длиною 9 саженъ, шириною 5 аршинъ 12 вершковъ, плававшія по шлюзованной рѣкѣ Тезѣ (отъ которой и получили свое названіе) отъ с. Холуя (устья р. Тезы) до г. Шуи, на протяженіи около 70 верстъ. На тезянкахъ и въ настоящее время еще перевозятся хлѣбные и другіе товары съ Клязьмы до г. Шуи. Суда эти двигаются конною тягою.

Телгосъ—то же, что и слань (см. „слань“). Выраженіе это камское.

Телеграфъ. Аппаратъ для быстрой передачи извѣстій. На Волгѣ называются: 1) Въ прежнее время на кабестанахъ называли канатъ, служащій для скрѣпленія счаленныхъ судовъ, идущихъ за кабестаномъ. Одинъ конецъ телеграфа крѣпился на заднемъ суднѣ, а другой натуго за корму кабестана; къ телеграфу же крѣпились и другія суда по всей линіи. 2) Телеграфъ на пассажирскихъ пароходахъ служитъ для механической передачи команды отъ штурвальной рубки въ машинное отдѣленіе. Устраивается онъ такъ: на штурвальномъ мостикѣ и въ машинѣ устанавливается по одному желѣзному пустотѣлому барабану, внутри котораго поставлено по валу съ насѣчками или выступами; по нимъ ходитъ цѣпочка „Галли“, отъ которой идутъ черезъ блочки цинковые въ $^1/_4$ дюйм. въ діам. тросы. Въ верхнемъ барабанѣ отъ центра вала выходитъ ручка, движеніемъ которой валъ повертывается, передвигая валъ въ машинномъ отдѣленіи. Съ наружныхъ сторонъ барабана по плоскости устроенъ дискъ съ написанными на немъ командными словами: „впередъ тихій, полный, стопъ, назадъ тихій, полный, стопъ“; по этому диску ходятъ стрѣлки, почему, передвигая ручку на какую-либо команду въ штурвальной рубкѣ, стрѣлка указываетъ ту же команду и въ машинномъ отдѣленіи. Каждое движеніе ручки сопровождается звонкомъ.

Такіе телеграфы устраиваются на тѣхъ машинахъ, работа которыхъ сопровождается сильнымъ шумомъ, напр. теплоходахъ.

Темлякъ (морской терминъ штертъ) — тонкія короткія веревки, привязывающіяся за дужки ведеръ, которыми достаютъ воду съ борта судна.

Тентъ-покрышка изъ парусины или другого полотна, употребляющаяся на пароходахъ для защиты отъ солнца и дождя. Тентомъ называется также крыша на небольшихъ судахъ (барказахъ), крытая листовымъ желѣзомъ.

Теплоходъ. Такъ наз. желѣзное судно, снабженное для движенія не паровой машиною, а двигателями внутренняго сгоранія, дѣйствующихъ по принципу вспышки нефтяныхъ газовъ. Эти вспышки нефтяныхъ газовъ происходятъ въ цилиндрахъ двигателя или вслѣдствіе нагрѣва ихъ или вслѣдствіе сжиманія воздуха при 30—35 атмосферахъ. Системъ двигателей и ихъ разновидностей очень много, самые же распространенные—„Авансъ", „Болиндеръ" и „Дизель"; послѣдній считается самымъ усовершенствованнымъ и примѣняется для постановки на суда (теплоходы). Первые теплоходы были построены для Т-ва „Бр. Нобель" на Коломенскомъ заводѣ, затѣмъ для Акц. О ва „И. Любимовъ и К⁰" былъ построенъ имъ же колесный пассажирскій теплоходъ „Уралъ" 200 номинальныхъ силъ, оказавшій на практикѣ прекрасные результаты. По этому

Рис. 28. Теплоходъ „Уралъ" Акц. О-ва „И. Любимовъ и К⁰".

примѣру О-во „Кавказъ и Меркурій" построило шесть винтовыхъ пассажирскихъ теплоходовъ и „Восточное О-во" пять товарныхъ теплоходовъ. Вслѣдствіе того, что двигатели внутренняго сгоранія даютъ около 50% экономіи въ топливѣ, теплоходы оказались выгоднѣе пароходовъ и теплоходству предстоитъ громадная будущность и можетъ быть оно со временемъ вытѣснитъ совершенно паровую силу.

Течка. Течками на деревянныхъ баржахъ называются квадратныя отверстія размѣромъ 4×4 вершка, прорубленныя въ палубѣ по бортамъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ, приблизительно штукъ по пяти на сторонѣ, и по одному къ носу и кормѣ, надъ которыми ставятся низкостѣнныя ка-

душки (обрѣзы) съ прорѣзанными на днѣ отверстіями такого же размѣра, какого они сдѣланы и въ палубѣ. При погрузкѣ въ баржу зернового хлѣба насыпью, помимо палубныхъ люковъ, черезъ которые насыпается въ баржу зерно, пользуются также и течками: зерно, насыпаемое въ кадушку, черезъ отверстіе безпрепятственно спускается въ баржу. По нагрузкѣ—обрѣзы отнимаются, а отверстія въ палубѣ задѣлываются.

Течь. Деревянныя суда отъ разныхъ причинъ, наприм. отъ пролома о подводные предметы, при столкновеніяхъ съ другими судами, отъ перегибовъ при неправильной нагрузкѣ или отъ сильнаго волненія, которымъ выбиваетъ изъ пазовъ паклю, дѣлаются водотечными. Говорятъ: „въ суднѣ появилась течь". Въ такихъ случаяхъ стараются отыскать течь и задѣлать ее и тѣмъ предотвратить подмочку груза.

Тешанка—небольшое безпалубное судно, плавающее по р. Тешѣ, притокѣ р. Оки, отъ которой оно и получило свое названіе. Суда эти вышли изъ употребленія.

Титева. Титевой на судахъ называются боковыя пластины у лѣстницъ, между которыми укрѣплены ступеньки.

Тихвинка (канавка). Тихвинками назывались суда, строившіяся для плаванія по Тихвинской системѣ, отъ которой и получили свое названіе. Это—небольшія деревянныя 10—12 саж. длины и 3-хъ саж. ширины безпалубныя, имѣющія временную рогожную или тесовую крышу и поднимающія около двухъ тысячъ пудовъ груза. Въ старину типъ этихъ судовъ былъ самымъ распространеннымъ, и по своей конструкціи суда эти вполнѣ удовлетворяли плаванію по Тихвинской системѣ.

Рис. 28. Тихвинка подъ парусомъ.

На этихъ судахъ главнымъ образомъ перевозились разные товары отъ С.-Петербурга на Нижегородскую ярмарку и обратно. Съ закрытіемъ Тихвинской системы тихвинки можно и въ настоящее время встрѣтить на верхней Волгѣ и системахъ.

Тиховодъ. Тиховодами на рѣкѣ наз. такія мѣста, гдѣ или очень слабое теченіе, или совсѣмъ его нѣтъ. Тиховоды большею частію бываютъ весною подъ рынками, подъ затонинами, высокими песками и т. п. мѣстами. Тиховоды встрѣчаются и въ межень подъ перекатами, подъ грядами и проч. Тиховоды представляютъ собою до нѣкоторой степени опасность для буксирныхъ пароходовъ, идущихъ снизу съ караванами.

Томбуй (см. буекъ).

Тонекъ, тоньки—короткія бечевки, которыми привязываютъ парусъ къ райнѣ. Тоньки прикрѣпляются къ ошивинѣ (см. ошивина) паруса срединой, а концы для привязыванія паруса къ райнѣ остаются свободными.

Топливо. По возникновеніи пароходства на волжскомъ бассейнѣ съ 1846 года паровые котлы на пароходахъ отапливались дровами и иного топлива тогда не было, тѣмъ болѣе, что лѣсныя богатства, были расположены по берегамъ рѣкъ, особенно въ ихъ верховьяхъ и среднемъ теченіи. Лѣсъ вырубался и дрова складывались по берегамъ, гдѣ и грузились или на пароходы или въ суда; въ послѣднихъ дрова съ верховьевъ спускались въ низовья Волги вплоть до Астрахани. По всему Поволжью и притокамъ, куда только проникали пароходы, образовались дровяные склады, появились контръ-агенты, поставщики дровъ для пароходныхъ обществъ, которые доставляли дрова съ Унжи, Ветлуги и Прикамья и сплавляли ихъ въ бѣлянахъ и друг. судахъ во всѣ низовые города и пристани. Въ началѣ семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія уже на Волгѣ насчитывалось до 500 пароходовъ. Какое же громадное количество лѣса истреблялось тогда этимъ флотомъ? По приведенному В. И. Немировичемъ-Данченко разсчету, вотъ какая грандіозная картина представляется человѣку, знакомому съ ариѳметикой: всего дровъ на волжское пароходство потреблялось ежегодно до 200 тысячъ пятериковъ. Каждый пятерикъ равняется пяти обыкновеннымъ саженямъ; 1,000,000 саженъ дровъ ровно 333,000 кубическимъ саженямъ. Всѣ этого топлива 80,000,000 пудовъ (считая 80 пуд. въ сажени). Переводя эти цифры на десятины, оказывается: лѣсъ средней жизни даетъ 100 саженъ съ десятины, слѣдовательно на нужды волжскаго пароходства ежегодно истреблялось 10,000 десятинъ лѣса!!! Вслѣдствіе этого, по мѣрѣ истощенія лѣсовъ, и цѣны на дрова сильно поднимались, наприм. на Керженцѣ въ шестидесятыхъ годахъ они стоили 8 руб. за пятерикъ, а въ 1876 году 18 рублей*). Въ верховьяхъ Волги цѣны сосновымъ и березовымъ дровамъ существовали 15 руб., а въ Камѣ 10—12 руб. за пятерикъ съ погрузкою на пароходы и суда. Въ средней Волгѣ цѣна дровамъ была тогда 20—25 р. (Симбирскъ, Самара), ниже до Царицина 30—35 руб., а въ Астраханскомъ плесѣ и Астрахани 40—45 руб. за пятерикъ съ погрузкою на пароходы. Но такъ какъ количество пароходовъ на Волгѣ и притокахъ съ каждымъ годомъ увеличивалось, а другого топлива для пароходовъ не было, явилась еще большая потребность въ дровяномъ топливѣ. Здѣсь мы приведемъ нелишенныя интереса свѣдѣнія о расходѣ дровъ въ навигацію 1877 года, сжигаемыхъ пароходами, наприм.: пароходъ отъ 250 до 460 силъ въ среднемъ сжигалъ въ однѣ сутки отъ 12 до 15 пятериковъ, пароходы въ 200 силъ 10—12 пятериковъ, пароходы въ 180 силъ 7—10 пятериковъ, пароходы въ 150 силъ 6—7 пятериковъ, пароходы въ 140 силъ 4—7 пятериковъ, пароходы въ 120 силъ до 6 пятериковъ, пароходы въ 100 силъ до 4—5 пятериковъ. Такое громадное потребленіе дровяного топлива повлекло за собой истребленіе громадныхъ площадей лѣсовъ и вмѣсто растущаго по берегамъ Волги и притокамъ лѣса образовались дровяные склады. При каждомъ складѣ дровъ находилась тогда масса рабочаго люда, который большею частью приходилъ изъ ближайшихъ деревень, преимущественно женщины, которыя занимались погрузкою дровъ со складовъ на пароходы, причемъ погрузочная операція

*) „Нижегородка“, изд. Гацискаго 1877 г.

происходила и днемъ и ночью; за погрузку работницы получали отъ $1^1/_2$ до 2 рублей за пятерикъ и этимъ заработкомъ кормилось сотни тысячъ людей. Пароходы буксирные брали на себя дровъ 20—25 пятериковъ, на погрузку употреблялось времени 6—10 часовъ чрезъ каждые 2—4 дня. Такая операція съ дровянымъ топливомъ продолжалась до введенія на пароходахъ нефтяного топлива до 1880 года, т. е. почти 40 лѣтъ. Спрашивается, сколько же за это время уничтожено было пароходами лѣсныхъ богатствъ? Не даромъ, всѣ берега Волги и притоковъ остались безлѣсными, такъ какъ всѣ лѣса были вырублены.

Нефтяное отопленіе быстро распространилось, первоначально на Каспійскомъ морѣ и въ рѣчномъ флотѣ Европейской Россіи, главнымъ образомъ въ бассейнѣ р. Волги, на заводахъ и фабрикахъ и наконецъ и на желѣзныхъ дорогахъ, главнымъ образомъ на примыкающихъ къ Волгѣ и Каспійскому морю и вытѣснило всѣ другіе способы ихъ отопленія и въ томъ числѣ дровяное. Переходъ пароходовъ и промышленныхъ заведеній съ дровяного отопленія на нефтяное на волжскомъ бассейнѣ слѣдуетъ считать событіемъ историческимъ, внесшимъ большой переворотъ въ пароходномъ мірѣ, въ смыслѣ удобства своевременнаго полученія мазута, котораго раньше едва-ли кто могъ и ожидать. До этого дровяное топливо доставлялось съ верховьевъ рѣкъ внизовья Волги, а теперь наоборотъ, нефтяное топливо доставляется изъ Баку—Астрахани, т. е. съ низовьевъ Волги въ верховья ея, во всѣ мѣста Россійской Имперіи и водными путями и на ж. д., причемъ на Волгѣ и притокахъ образовались склады нефтяныхъ продуктовъ, какъ: въ Астрахани, Царицинѣ, Камышинѣ, Саратовѣ, Покровской Слободѣ, Батракахъ, Самарѣ, Казани, Нижнемъ-Новгородѣ, Кинешмѣ, Рыбинскѣ и проч. Во всѣхъ указанныхъ пунктахъ устроены громадные желѣзные резервуары (баки), вмѣщающіе въ себя до 500 тысячъ пудовъ. Изъ этихъ пунктовъ нефтяные груза отправляютъ по желѣзнымъ дорогамъ въ центральную Россію, главнымъ образомъ въ фабричные раіоны. Въ 1894 году нефтянымъ топливомъ пользовались около 900 пароходовъ, которые сожгли его до 40 милліоновъ пудовъ. Съ увеличеніемъ парового флота на волжскомъ бассейнѣ требованіе на нефтяные остатки стало увеличиваться и не смотря на увеличеніе добычи нефти цѣны возросли до громадныхъ предѣловъ, вслѣдствіе чего владѣльцы пароходовъ, работающихъ въ лѣсистыхъ частяхъ рѣкъ, какъ, напр., въ верховьяхъ Камы, Волги и Шекснѣ, перешли опять на дровяное топливо. Съ изобрѣтеніемъ двигателей внутренняго сгоранія (см. теплоходъ), дающихъ экономій около 50%, начали употреблять въ топливо сырую нефть, цѣнность которой лишь на 3—5 коп. въ пудѣ дороже нефтяныхъ остатковъ. Цѣны на нефтяные остатки были въ 1885 г. въ Баку $1^1/_2$ коп, за пудъ, въ Астрахани $6^1/_2$ коп., въ Н.-Новгородѣ 14—15 коп. за пудъ, затѣмъ мы видимъ нѣкоторое повышеніе цѣнъ, такъ 1889 году въ Баку остатки были 3 к. въ Астрахани $7^1/_2$ к., въ Нижнемъ 14—16 к., въ 1895 году въ Баку $6,_1$ к. за пудъ, далѣе съ каждымъ годомъ уже видимъ ненормальное повышеніе, которое дошло въ 1900 году въ Баку $16,_2$ к. за пудъ, въ Астрахани 22 к. за пудъ, въ Нижнемъ 31 коп., въ 1901 году цѣны упали въ Баку до 8 к. за пудъ и эта цѣна держалась до 1904—1905 года до народнаго движенія, во время котораго, вслѣдствіе забастовокъ и пожаровъ на промыслахъ, добыча сократилась и цѣны вновь возросли: въ Баку были отъ 24 до 36 коп. за пудъ, въ Астрахани до 40 к., въ Нижнемъ до 45 коп., потомъ съ затишьемъ цѣны опять упали и доходили въ 1909 году въ Баку до $15,_5$ коп. Съ 1912 года вслѣдствіе

синдиката, устроеннаго нефтепромышленниками, цѣны были установлены въ Баку 32,5 коп., въ Астрахани 37 коп., въ Нижнемъ 42—45 коп., а въ 1913 г. цѣны достигли небывалыхъ размѣровъ: въ Баку остатки стоили 41 коп., въ Астрахани 44—50 коп., въ Нижнемъ 54—65 коп. за пудъ. Изъ приведенныхъ цифръ мы видимъ, что нефтяное топливо повысилось въ цѣнѣ во много разъ.

Топсель. Топселемъ на старинныхъ судахъ, расшивахъ, назывался небольшой парусъ, который служилъ въ помощь коренному парусу, топсель поднимался на мачту одновременно съ большимъ парусомъ при небольшихъ вѣтрахъ. Топсель главнымъ образомъ употреблялся при сплавѣ судна внизъ.

Торцы. Въ деревянномъ судостроеніи торцами наз. концы досокъ, брусьевъ или бревенъ, когда они поставлены и прикрѣплены на мѣстахъ, а концы ихъ остаются не закрытыми.

Травить. Когда нужно ослабить съ кнехтовъ какую-либо снасть, косякъ, буксиръ, чалку и проч., говорятъ: потрави чалки, трави буксиръ, когда онъ требуется длиннѣе, т. е. перепустить понемногу натянутую снасть, не снимая ее съ кнехтовъ, если желаютъ ее немного ослабить.

Трапъ. 1) На рѣчныхъ волжскихъ пароходахъ трапомъ называется перекинутый мостикъ надъ нижнею палубой между колесными кожухами. На трапѣ помѣщается рубка, въ которой устроенъ штурвалъ. 2) Трапомъ наз. веревочную лѣстницу съ деревянными ступеньками (тоже „стремянка"), которая спускается при надобности по наружному борту для взлѣзанія на судно. Трапы на баржахъ устраиваются въ видѣ деревянной лѣстницы съ поручнями, служащими для той же цѣли, что и веревочныя. 3) (см. сходни).

Треска. Трескою называется тонкія квадратныя пластинки около двухъ аршинъ длиною, которыя загоняютъ въ пазы днища судна послѣ конопатки (см. конопатка).

Третникъ. Это—большая плоскодонная безпалубная лодка, довольно прочной постройки, поднимающая груза до 3000 пудовъ. Третники можно встрѣтить только въ Нижнемъ и Рыбинскѣ, гдѣ они обслуживаютъ исключительно мѣстные районы въ чертѣ пристани.

Тросъ или **тростъ** (см. канатъ).

Туэръ (иначе цѣпной буксиръ). Туэръ—паровое безколесное судно съ желѣзнымъ корпусомъ, имѣешее два руля, подвѣшанные одинъ къ кормовому штевню, а другой къ носовому. Туэра двигались по проложенной по дну рѣки цѣпи, которая навертывалась на особо устроенные на палубѣ судна цилиндрическіе барабаны, приводимые въ движеніе паровою машиной, помѣщающейся въ корпусѣ судна. Туэра по своему внѣшнему виду не были похожими по типу ни на одно изъ волжскихъ пароходовъ, они скорѣе подходили къ типу кабестанныхъ пароходовъ. Впервые туэра появились на р. Шексѣ; они доставлены были въ Россію изъ за-границы въ началѣ шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, для вновь учрежденной компаніи „Цѣпного пароходства" по р. Шексѣ, 4 января 1861 года. Учредителями этой новой компаніи были: генералъ-адъютантъ Илья Бибиковъ, инженеръ генералъ-лейтенантъ Петръ Языковъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Александръ Шиповъ, статскій совѣтникъ Дмитрій Шиповъ, отставной поручикъ Дмитрій Бенардаки, надворный совѣтникъ Дмитрій Арсеньевъ, потом-

ственный почетный гражданинъ московскій первой гильдіи купецъ Иванъ Мамонтовъ и коллежскій регистраторъ Петръ Евреиновъ. „Цѣпное пароходство" начало работать первоначально четырьмя туэрами, затѣмъ оно увеличило ихъ до 14-ти. Служащими на туэрахъ были иностранцы, прибывшіе въ Россію вмѣстѣ съ ними, какъ спеціалисты туэрнаго дѣла. Однако, несмотря на свою спеціальность, они не могли оріентироваться на русскихъ рѣкахъ, какъ напр., Шекснѣ, изобилующей крутыми колѣнами и порогами, и при буксировкѣ происходило много аварій съ судами. Судопромышленники, потерпѣвшіе отъ аварій убытки, больше не стали отдавать свои суда подъ туэра, предпочитая по старинному отправлять ихъ конною тягою. Что же касается тяги судовъ туэрами, то каждый изъ нихъ буксировалъ шесть судовъ съ грузомъ до 120 тысячъ пудовъ и шелъ противъ теченія отъ 3 до 4 верстъ въ часъ. Такой ходъ съ полными возами получался только до Буркова. Здѣсь половина воза оставлялась и далѣе суда шли съ тремя судами въ виду того, что выше Буркова р. Шексна порожиста и имѣетъ сильное теченіе, почему туэръ полнаго воза до р. Чайки буксировать не могъ. Фрахтъ въ готовыхъ судахъ впервые отъ Карпунина до Бѣлозерска былъ 4 коп. съ пуда, въ послѣднее же время стали брать по 2 коп. и даже по $1^1/_2$ коп. съ пуда.

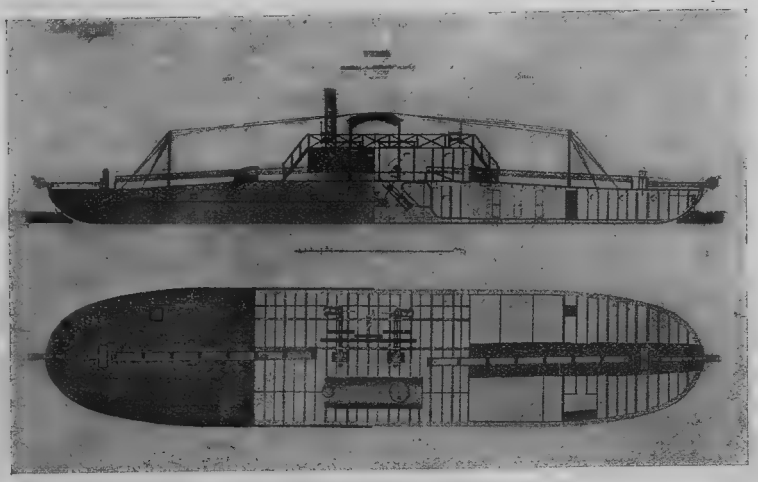


Рис. 29. Туэръ.

Компанія „Цѣпного пароходства" не знала, что имъ предпринять для улучшенія начатаго ими дѣла, вслѣдствіе чего компанія обратилась съ просьбою къ И. А. Милютину, какъ практику, изучившему не только Шексну, но и всю Маріинскую систему. И. А. на просьбу компаніи согласился временно принять на себя управленіе ихъ туэрнымъ дѣломъ. И первымъ дѣломъ занялся чисткою иностранцевъ—служащихъ на туэрахъ, всѣхъ ихъ уволилъ и отправилъ на родину; на мѣста ихъ онъ поставилъ опытныхъ лоцмановъ, капитановъ и матросовъ, знакомыхъ съ рѣкою Шексною. Такимъ образомъ, благодаря И. А. Милютину дѣло „Цѣпного Пароходства" стало налаживаться. На второй годъ онъ первый сдалъ на выводку свои суда „Цѣпному Пароходству" до Чайки

(Бѣлозерска). Слѣдуя его примѣру, и другіе судопромышленники охотно начали сдавать свои суда на выводку туэрами, т. к. опытные служащіе на туэрахъ управлялись успѣшно и аваріи при буксировкѣ судовъ сократились почти на нѣтъ. И. А., поставивъ дѣло „Цѣпного Пароходства" на прочную ногу, чрезъ два года отъ дѣлъ компаніи отказался, такъ какъ въ это время у него было болѣе ста своихъ судовъ. Послѣ ухода Милютина въ управленіе дѣлами компаніи вступилъ И. О. Авербахъ, а по его смерти въ 1908 г. въ завѣдываніе дѣлами компаніи въ качествѣ управляющаго въ Рыбинскѣ вступилъ сынъ покойнаго Юлій Ильичъ Авербахъ.

Въ виду того, что до переустройства Маріинской системы рѣка Шексна была очень камениста и фарватеръ былъ узокъ, компанія „Цѣпного пароходства" дѣлала ежегодно расчистку фарватера, разбирая гряды, убирая камни со дна рѣки и на это по ея отчетамъ съ 1870 года по 1903-й годъ ею израсходовано 127000 рублей. Съ переустройствомъ рѣки Шексны, когда всѣ мели ниже Череповца были удалены переколомъ, компанія въ 1903 году нашла для себя выгоднымъ прекратить цѣпной путь ниже Череповца и къ 1911 году цѣпи отъ Карпунина до 218-й версты были вынуты, и по мѣрѣ удаленія изъ рѣки цѣпей, убавлено и количество туэровъ. Съ 1882 года компанія начала заводить свои буксирные колесные пароходы и къ 1889 году было уже 8 пароходовъ, которые рейсировали взамѣнъ туэровъ по р. Шекснѣ. Весною до поступленія грузовъ на Шексну и осенью, за окончаніемъ работъ и отсутствіемъ грузовъ, компанія своими буксирными пароходами выходила на работу на Волгу и другія рѣки.

Кромѣ Шексны туэрное пароходство было и на Волгѣ между Рыбинскомъ и Тверью. Въ 1859 году существовала Высочайше утвержденная „Компанія Волжско-Тверского пароходства между городомъ Тверью и Рыбинскомъ", основанная генералъ-маіоромъ И. Т. Черняевымъ и коллежскимъ регистраторомъ Евреиновымъ. Основной капиталъ предпріятія составлялъ 1.200.000 рублей, раздѣленный на 12.000 акцій по 100 руб. каждая. Немедленно по открытіи дѣла былъ выпущенъ облигаціонный капиталъ въ 500 тысячъ рублей. Стоимость цѣпи составляла 1.000.000 рублей, туэра 500 тысячъ рублей. Остальныя суда—пристани, инвентарь имущества и проч. оцѣнивались въ 200 тысячъ руб. Длина цѣпи была проложена отъ Рыбинска до Твери, на протяженіи 370 верстъ. Компанія имѣла 10 туэровъ. Туэръ буксировалъ противъ теченія семь унжаковъ съ грузомъ въ каждомъ около 10 тысячъ пудовъ, а всего до 70.000 пуд. Скорость хода была около 2—3 верстъ въ часъ или отъ 50 до 60 вер. въ сутки. Туэра обратно возвращались порожними по той же цѣпи, со скоростью 7—8 верстъ въ часъ. Фрахты за доставку груза отъ Рыбинска до Твери существовали отъ $2^1/_2$ до 4 коп. съ пуда, въ послѣднее же время, вслѣдствіе конкурренціи частныхъ буксирныхъ пароходовъ, цѣны упали до $1^1/_2$ коп. съ пуда. Составъ команды на каждомъ туэрѣ состоялъ изъ 12 челов. верхней команды и отъ 6 до 8 чел. нижней команды. Туэра первоначально отапливались дровами, а затѣмъ нефтяными остатками, но вслѣдствіе вздорожанія послѣднихъ, снова вернулись къ дровяному топливу. Расходъ топлива каждаго туэра при полной работѣ составлялъ въ сутки до 10 саж. аршинныхъ дровъ или до 200 пуд. нефт. остатковъ. Въ 1894 году три туэра были передѣланы на пассажирскіе пароходы, и въ дѣйствіи осталось только семь туэровъ. Въ 1896 году пароходство было переименовано въ К-о „Волжско-Тверского и туэрнаго пароходства". Послѣ этого компанія, просуществовавъ около 10 лѣтъ, рѣшила дѣло ликвидировать; ликвидаціи помогло несоотвѣтствіе идей

туэрной тяги условіямъ судоходства по р. Волгѣ, не выдержавшей конкурренціи съ буксирными пароходами.

Туэрное пароходство существовало также и на р. Москвѣ. 23 января 1873 года состоялось Высочайшее утвержденіе товарищества французскихъ капиталистовъ туэрнаго пароходства на р. Москвѣ, получившихъ концессію на 50 лѣтъ для улучшенія шлюзованіемъ рѣки Москвы на 165 верстъ, съ правомъ облагать сборомъ въ свою пользу проходящія суда. Это товарищество по утвержденнымъ Министерствомъ П. С. проэктомъ, устроило на р. Москвѣ на свой счетъ и страхъ подпорныя плотины, шлюзы и другія гидротехническія сооруженія и открыло туэрное цѣпное пароходство по проложенной по дну рѣки цѣпи на 170 верстъ отъ Коломны до Москвы. Стоимость работъ по сооруженію обошлась товариществу въ 2.300.000 рублей. Туэрное пароходство было открыто 9 октября 1877 года и по Высочайшему же разрѣшенію по извилистости рѣки Москвы, просуществовавъ всего пять лѣтъ, 5 ноября 1879 года товарищество было избавлено отъ обязанности содержать „Цѣпное пароходство“ и цѣпи были убраны. Въ 1902 году товарищество по убыточности ликвидировало свои дѣла и путь этотъ перешелъ въ казну. (Свѣдѣнія эти взяты изъ историческаго обзора Министерства П. С. 1798—1898 г., изданіе 1900 г. см. сборъ узак. и распор. правит. 1902 года № 76 ст. 862).

Трюмъ — самая нижняя часть судна. На товаро-пассажирскихъ пароходахъ трюма подраздѣляются на нѣсколько отсѣковъ: носовой, носовой средній кормовой, кормовой средній. По срединѣ судна трюмы заняты машиннымъ и котельнымъ отдѣленіями.

У.

Уваливаетъ. Когда идущія на буксирѣ парохода или плывущія безъ помощи буксира суда относитъ теченіемъ или вѣтромъ въ сторону отъ фарватера, говорятъ, что караванъ „уваливаетъ“ или „увалило“.

Углубленіе. 1) Углубленіемъ называется осадка судна въ водѣ, опредѣляющаяся цифрами, обозначенными на бортахъ судна. 2) Углубленіе перекатовъ посредствомъ землечерпательныхъ машинъ.

Удавка (см. узелъ).

Узелъ или **узлы.** Узлы употребляются на рѣчныхъ судахъ въ разныхъ случаяхъ, напр., при счаливаніи нетолстыхъ канатовъ между собою, или зачаливаніи какихъ либо предметовъ. Узлы, смотря по примѣненію, имѣютъ различныя названія, наприм.: удавочный или удавка, калмыцкій, щеголь, стопорный, выблиночный, кабельтовый, гачный, удавка со шлагомъ, рыбацкій, шкотовый, восьмерка, плоскій, бесѣдочный, свaечный и проч.

Уклонъ. Въ деревянномъ судостроеніи уклономъ наз. брусъ, который идетъ наклонно отъ средняго карлингса къ штевнямъ. Съ среднимъ конемъ уклонъ соединяется замкомъ съ зубомъ (см. замки) и крѣпится сквозными болтами. Другой конецъ уклона идетъ къ штевню и крѣпится при помощи кницы болтами со штевнемъ и среднимъ кильсономъ, Уклоны ставятся для предохраненія баржи отъ перегиба.

Укрючина—уключина. Укрючинами на лодкахъ и завозняхъ наз. плоскій брусъ, шириною 4—5 вершковъ, толщиною два вершка, длиною не болѣе $1^1/_2$ сажени. Уключины прикрѣпляются на носовой части лодокъ къ верхней кромкѣ борта съ внутренней стороны и выходятъ нѣсколько выше бортовъ. Въ уключинахъ для вкладыванія весла дѣлаются неболь-

щія вырубки на разстояніи одна отъ другой около аршина. Иногда вмѣсто вырубокъ въ уключины вколачиваютъ тонкія короткія палочки, наз. кочетками (см. кочетки). Такія приспособленія при работѣ веслами служатъ точкою опоры.

Унжаки—суда, которыя названіе свое получили отъ имени рѣки Унжи, гдѣ первоначально ихъ строили. Въ настоящее время постройка ихъ главнымъ образомъ производится въ Мологскомъ уѣздѣ на р р. Шекснѣ и Судѣ. Суда эти плоскодонныя, крышу имѣютъ временную, строятся больше на одну навигацію, а потому и не отличаются особенной крѣпостью; унжаки дѣлаются длиною 20 – 22 сажени, шириною $4^1/_2$ саж., грузу поднимаютъ отъ 20 до 22 тысячъ пудовъ, при осадкѣ въ водѣ около $6^1/_2$ четвертей. Въ этихъ судахъ, главнымъ образомъ, доставляютъ хлѣбъ и лѣсной матеріалъ по Маріинской системѣ отъ Рыбинска къ С.-Петербургу. Обратно унжаки рѣдко возвращаются, большею же частью продаются на сломъ.

Уносить корму. Такъ выражаются при оборотѣ парохода отъ пристани или при крутомъ поворотѣ русла въ узкихъ мѣстахъ, когда представляется опасность задѣть кормой парохода за пристань или берегъ. Въ такихъ случаяхъ прибавляютъ ходъ судна, чтобы „унести корму".

Упольникъ (см. обрѣзъ). Упольникомъ наз. небольшую кадку, употребляемую при взвѣшиваніи во время нагрузки баржи или выгрузки изъ него зернового хлѣба или соли въ розсыпи. Упольникъ при этомъ ставится около вѣсовъ и если на вѣсахъ будетъ больше опредѣленнаго вѣса (по гирямъ), то въ него зерно изъ кадки съ вѣсовъ отбавляется, если же зерна въ кади на вѣсахъ меньше, то зерно добавляется изъ упольника.

Упорки (см. рогатки).

Урѣзъ (иначе называется тралетъ). Урѣзомъ на Волгѣ называется тонкая снасть, дюймовъ трехъ толщины, употребляемая для отыскиванія утерянныхъ въ водѣ съ судна якорей. Для этого берется снасть длиною отъ 50 до 75 саженъ, къ ея серединѣ привязываютъ грузъ—небольшіе куски камня, кирпича или куски желѣза, которые прикрѣпляютъ съ промежутками аршина по два, причемъ концы снасти саженъ по десяти остаются свободными. Снасть эта набирается въ двѣ лодки поровну, затѣмъ лодки съ рабочими ѣдутъ выше того мѣста, гдѣ утерянъ якорь, и отъѣзжаютъ одна отъ другой въ разныя стороны поперекъ рѣки, выкидывая при этомъ снасть въ воду, въ видѣ невода, концы же оставляя на лодкахъ, которыя удерживаются рабочими, находящими на лодкахъ. Снасть съ грузомъ въ это время тащится по дну рѣки и задѣваетъ за рога якоря, послѣ этого лодки приближаются одна къ другой и начинаютъ урѣзомъ поднимать найденный якорь на лодки. Иногда урѣзъ не сразу задѣваетъ якорь, тогда приходится повторять эту операцію по нѣсколько разъ, пока не будетъ найденъ якорь.

Устрѣлины. Въ деревянномъ судостроеніи устрѣлинами наз. брусья, которые ставятся по обѣимъ сторонамъ уклоновъ въ противоположность послѣднихъ, причемъ верхними концами врѣзываются въ средній карлингсъ, а нижними входятъ въ гнѣзда въ подушкахъ, укрѣпленныхъ на копаняхъ.

Утки. Утками называются отлитыя изъ чугуна пластины длиною около одного фута съ двумя на ней невысокими отвѣтвленіями, въ видѣ роговъ, обращенныхъ къ концамъ пластины. Утки на пароходахъ прикрѣпляются болтами къ отводнымъ брусьямъ штуки по четыре на

каждомъ борту и служатъ для закладки или завертыванія за нихъ чалокъ и бухтъ. Утки для той-же цѣли имѣются и на желѣзныхъ баржахъ.

Ухабъ. На Волгѣ ухабами называютъ впадины въ берегахъ рѣки. Ухабы встрѣчаются и въ горныхъ берегахъ и въ луговыхъ ярахъ; въ послѣднихъ ухабы происходятъ отъ размыва водянымъ потокомъ береговъ рѣки. Ухабы иногда служатъ береговыми примѣтами для судоходцевъ.

Ухваты (отъ слова ухватить, ухватиться, т. е. закрѣпить, завернуть какую-либо снасть или якорныя шеймы). Ухваты—необходимый предметъ каждаго судна. Дѣлаются они на дереванныхъ судахъ изъ толстыхъ круглыхъ бревенъ. На баржахъ, наприм., ставятся на носовой части судна четыре ухвата впереди буксирныхъ кнехтовъ и располагаются по обѣимъ сторонамъ средняго коня; нижними концами они вставляются въ гнѣзда, вырубленныя въ подушкахъ. Подушки—толстые брусья, прикрѣпленные на днищѣ къ копанямъ по обѣ стороны средняго кильсона (см. подушка), а на высотѣ палубы ухваты укрѣпляются окладками, состоящими изъ толстыхъ брусьевъ, нарѣзываемыхъ на бимсахъ по длинѣ баржи; кромѣ того по палубѣ ухваты для большей крѣпости укрѣпляются еще кницами, которыя также, какъ и окладки, нарѣзываются на бимсахъ. На кормѣ также ставится четыре ухвата позади буксирныхъ кнехтовъ и укрѣпляются одинаково, какъ и носовые.

Ухвостье. Ухвостьемъ называется конецъ острова, который обращенъ въ сторону теченія рѣки и оканчивается песчаною косою, напоминающей хвостъ.

Уши. Ушами на баржахъ называются толстыя круглыя бревна, которыя располагаются вертикально по обѣимъ сторонамъ носового штевня между шпангоутами. Къ ушамъ, какъ и къ шпангоутамъ, крѣпится ошва и служитъ крѣпленіемъ ушей, причемъ нижніе концы ихъ, прилегаемые къ ошвѣ судна, сводятся въ такъ называемый усъ (смотр. въ усъ). Уши выходятъ выше и назначаются для проводки между ними буксировъ. На желѣзныхъ баржахъ уши ставятся или чугунныя или клепанныя изъ лафетнаго желѣза и не спускаются ниже бортовъ, какъ на деревянныхъ, а укрѣпляются только на бортахъ судна; назначеніе ихъ—то-же самое, что и на деревянныхъ судахъ.

Ф.

Фалъ. На рѣчныхъ судахъ фаломъ называется тонкая снасть (легость), продѣтая въ вершинѣ мачты въ шкивъ клотика, служащая для поднятія флага или фонаря.

Фальшъ-бортъ. Такъ наз. легкій бортъ (стѣнка), устраиваемый на нѣкоторыхъ судахъ по бортамъ судна, а на пароходахъ по отводнымъ брусьямъ высотою до полутора аршинъ, служащій для огражденія при проходѣ людей около борта.

Фарватеръ или судовой ходъ. Такъ называется на рѣкѣ свободный и глубокій проходъ между мелями, огражденный вѣхами и бакенами. Меженній фарватеръ избирается вообще по глубокому мѣсту рѣки, по которому можно проходить судамъ съ большей осадкой, а потому меженній фарватеръ и не можетъ составлять какую-либо прямую линію въ руслѣ рѣки. Въ весенній разливъ при наибольшемъ возвышеніи воды въ рѣкѣ фарватеръ идетъ не по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ находится меженній. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что суда, идущія внизъ по теченію рѣки,

во время весенняго разлива все-же придерживаются меженняго фарватера и обходятъ всѣ высокіе пески и осередки. Идущіе пароходы съ буксиромъ противъ теченія избираютъ себѣ путь въ тихомъ теченіи, а потому придерживаются къ ходовой сторонѣ, т. е. гдѣ можно идти ближе къ берегу. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ такія суда проходятъ воложками, въ которыхъ нѣтъ такихъ быстринъ, какъ въ коренной рѣкѣ.

Флагштокъ (см. поддеревокъ).

Фашинникъ. Такъ на Волгѣ наз. кусты тальника связаннаго въ пучки. Этотъ тальникъ рубится по берегамъ рѣки. Фашинникъ употребляется для прокладки при постройкѣ дамбъ, плотинъ и береговыхъ укрѣпленій.

Флагъ. Каждое государство имѣетъ свои національные флаги. Въ Россіи торговый флагъ состоитъ изъ трехъ продольныхъ полосъ: бѣлой, синей и красной. На рѣчныхъ судахъ волжскаго бассейна торговые или коммерческіе флаги имѣются на всѣхъ судахъ. Шьются они прямоугольные изъ шерстяной или бумажной матеріи. Кромѣ коммерческихъ флаговъ на пароходахъ имѣются флаги различной формы изъ матеріи большею частію бѣлаго цвѣта, сшитыя въ видѣ клина или конца. Каждое пароходство на этихъ флагахъ имѣютъ вышитыя изъ красной, матеріи слова, обозначающія названіе парохода или фирмы. На нѣкоторыхъ флагахъ на широкомъ концѣ у верхней кромки вшиваютъ небольшія прямоугольные флаги изъ трехъ полосъ бѣлой, синей и красной, что означаетъ коммерческій. Флаги на судахъ поднимаются на мачты во время дня, у пристаней, а такъ же въ праздничные дни и при встрѣчѣ судовъ своей же фирмы, какъ привѣтствіе и вѣжливость. Прежде на старинныхъ судахъ, особенно на мокшанахъ и коноводныхъ машинахъ, флаги были прямоугольные изъ шелковой или шерстяной матеріи аршинъ шести и болѣе съ изображеніеми на нихъ орловъ, коней и др. рисунковъ и съ иниціалами владѣльца судна. Теперь такихъ флаговъ уже на судахъ не видно. Такіе флаги цѣнились въ 300—400 рублей и служили украшеніемъ судна.

Флотъ—собраніе нѣсколькихъ судовъ. На волжскомъ бассейнѣ слово флотъ иногда называютъ караваномъ (см. караванъ). Прежде до возникновенія на Волгѣ пароходства рѣчной флотъ состоялъ изъ различныхъ типовъ и конструкцій судовъ, двигающихся по рѣкамъ бурлацкою или конною тягою, самоплавомъ, не употребляя на такую тягу никакой силы, кромѣ силы теченія воды. Старинныя суда того времени, носившія названія: расшивы, мокшаны, подчалки, ладьи, коноводныя машины и проч. были вытѣснены пароходами и баржами и вышли совсѣмъ изъ употребленія. О количествѣ такихъ судовъ точныхъ указаній нѣтъ, но надо полагать, что ихъ было не менѣе 3000, грузоподъемность этихъ судовъ была такова: расшивы поднимали груза отъ 12 до 25 тысячъ пудовъ, мокшаны отъ 15 до 50 тысячъ пудовъ, коноводныя машины и подчалки отъ 80 до 100 тысячъ пудовъ и болѣе, ладьи отъ 70 до 80 тысячъ пудовъ. Паровой флотъ на Волгѣ началъ появляться съ 1820 года и до 1846 года плавало по Волгѣ всего только 8 буксирныхъ пароходовъ. Такимъ образомъ паровой флотъ на Волгѣ началъ прогрессировать только съ 1846 года; къ 1860 году плавало на Волгѣ слишкомъ 200 пароходовъ, изъ нихъ было 121 буксирный пароходъ, 44 пассажирскихъ, 25 кабестанныхъ и 30 забѣжекъ. При развитіи буксирнаго пароходства кабестаны потеряли свое значеніе и впослѣдствіи были вытѣснены съ Волги совсѣмъ. Въ 1906 году по статистическимъ даннымъ М. П. С. паровой флотъ возросъ до 2099 судовъ, грузоподъемность

товаро-пассажирскихъ пароходовъ новой конструкціи американскаго типа возросла отъ 10 до 55 тысячъ пудовъ, тогда какъ пароходы старой конструкціи могли поднимать грузу только до 4 тыс. пуд. Непаровой флотъ возросъ до 8445 судовъ. Такой громадный флотъ можетъ поднять грузу одновременно болѣе 500 милліоновъ пудовъ. До введенія пароходства, на Волгѣ были изобрѣтены суда самобытной конструкціи, приспособленныя для разныхъ цѣлей и разныхъ частей ея системы; эти конструкціи прогрессировались и измѣнялись сообразно техники. Но мы ошиблись бы, если предположили, что съ введеніемъ парового флота волжское судоходство потеряло всѣ свои самобытныя и оригинальныя формы: оно выработало свои конструкціи пароходовъ и буксирныхъ судовъ и перенесло свой богатый опытъ плаванія и на движеніе пароходнаго и баржевого флота Съ введеніемъ пароходства прогрессъ судоходства на Волгѣ не только не прекратился, но еще быстрѣе пошелъ впередъ. Деревянныя баржи для перевозки наливомъ нефтяныхъ грузовъ замѣнились желѣзными, ихъ длина превысила 70 саженъ, а грузоподъемность возросла до 500—600 тысячъ пудовъ; съ 1904 года появились пароходы постройки Коломенскаго завода съ двигателями Дизеля, а въ послѣднее время мы видимъ, какъ растетъ постройка теплоходовъ, знаменуя собою новую эру въ судоходствѣ. Экономія силы, а стало быть и народнаго богатства, все прогрессируетъ въ этомъ развитіи судового дѣла на волжскомъ бассейнѣ и послѣдніе періоды этого развитія уже характеризуются сильнымъ вліяніемъ научной техники и крупнаго капитала. Такимъ образомъ мы и теперь можемъ гордиться нашимъ флотомъ, какъ гордились наши дѣды—судопромышленники своими старинными судами, украшая ихъ флагами и разными фигурами.

Флюгеръ или флюгарка—значекъ, показывающій, въ какую сторону дуетъ вѣтеръ. Флюгеры дѣлались металлическіе въ видѣ небольшой рамы изъ толстаго листового желѣза, на верхней кромкѣ которой придѣлывались тоже изъ листового желѣза фигуры, изображающія Михаила Архангела съ трубой или Георгія на конѣ. Къ одному концу флюгера прикрѣплялась длинная красной матеріи лента саженъ 10-ти. Такіе флюгеры ставились на вершинѣ стеньги мачты на особомъ желѣзномъ стержнѣ, на которомъ флюгеръ вращался во всѣ стороны по направленію вѣтра и служилъ при этомъ украшеніемъ старинныхъ расшивъ и другихъ парусныхъ судахъ. Флюгеры можно встрѣтить и теперь на многихъ судахъ, но гораздо меньше и съ короткими лентами или просто съ флачкомъ.

Форменка—судно, имѣющее сходство съ гусянами, только меньшихъ размѣровъ. Форменки строились 28 саж. длины, пяти саж. ширины и поднимали грузу до 25 тысячъ пудовъ. Мѣстомъ плаванія ихъ были р.р. Ока, Клязьма и Москва. Теперь суда эти вывелись изъ употребленія.

Фрахтъ—плата за провозъ клади по рѣкамъ и морямъ. На Волгѣ и притокахъ клади или т. наз. грузъ подраздѣляется на нѣсколько категорій, соотвѣтствующихъ по своей характеристикѣ группамъ товаровъ. Къ главнымъ этимъ группамъ относятся хлѣбъ, соль, лѣсъ, желѣзо, нефть, фабричные и проч. товары. Фрахтъ за доставку хлѣбныхъ грузовъ отъ Саратова, Балакова, Самары и друг. пристаней на расшивахъ до Рыбинска брали по 18—20 коп., на коноводныхъ машинахъ съ подчалками отъ Самары до Рыбинска фрахтъ брали 15 коп. съ пуда отъ Симбирска, Спасска*) и камскихъ пристаней на коноводныхъ машинахъ фрахтъ

*) Отъ Саратова до Рыбинска 1720 в., отъ Балакова до Рыбинска 1565 в., отъ Самары до Рыбинска 1309 в., отъ Симбирска до Рыбинска 1085 в., отъ Спасска до Рыбинска 962 в.

брали до Рыбинска отъ 15 до 18 коп. съ пуда, отъ Казани 12 коп. и дешевле, отъ Лыскова 10 коп., съ сурскихъ пристаней 12—14 коп. съ пуда*), съ моршанскихъ пристаней хлѣбный грузъ перевозился на мокшанахъ и другихъ мелкихъ судахъ и фрахтъ брали 1 р. 20 к.—1 р. 40 коп. съ куля 9 пудового вѣса, а на обгонкахъ 20 коп. съ пуда. За переотправочный хлѣбный грузъ отъ Рыбинска въ системныхъ судахъ въ 1845 г. до С.-Петербурга**) брали 39—49 к. съ пуда ассигн., въ 1846 г. 47—51 к., въ 1847 г. въ маѣ фрахтъ былъ 49—78 коп. ассигн., въ іюнѣ отъ 52 до 85 коп., въ іюлѣ отъ 52 до 75 коп. Колебаніе фрахтовыхъ цѣнъ по Маріинской системѣ было въ зависимости отъ количества прибывавшихъ къ Рыбинску хлѣбовъ, главнымъ образомъ отъ урожаевъ хлѣба и требованія въ С.-Петербургъ и для заграничной отправки. Когда на Волгѣ появились пароходы и баржи, фрахтъ за доставку кладей былъ повышенъ: такъ напримѣръ, изъ Астрахани на Нижегородскую ярмарку за доставку рыбныхъ и персидскихъ товаровъ брали по 70 коп. съ пуда и дороже, а когда стало развиваться на Волгѣ пароходство и появились легкіе буксирные пароходы, ходившіе съ одной легкой баржей, фрахтъ изъ Астрахани за тѣ-же товары брали уже 30 и 20 копеекъ съ пуда. А когда появились товаро-пассажирскіе пароходы съ большей грузоподъемностью, то фрахты хотя измѣнились, но все же держались въ предѣлахъ легко-буксирнаго пароходства, съ нѣкоторыми колебаніями къ пониженію. Когда наступило развитіе буксирнаго пароходства съ начала шестидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, вытѣснившее съ Волги всѣ парусныя суда и коноводныя машины (послѣднія замѣнились кабестанами), и такъ какъ въ то время главными грузами для нихъ былъ хлѣбный грузъ, который сталъ перевозиться въ баржахъ—фрахты существовали съ низовыхъ пристаней до Рыбинска въ 1862 г. отъ Камышина***) 1 рейсъ отъ 20 до 24 коп. съ пуда, отъ Саратова 1-й рейсъ 19—20 к; въ 1863 году отъ Камышина до Рыбинска 19 к. за 1 рейсъ, отъ Саратова—18 к. за 1 рейсъ, за 2 рейсъ отъ Саратова—13 к.; въ 1864 г. отъ Камышина 1 рейсъ 18 к., отъ Саратова 1 рейсъ 17 к.; въ 1864 г. отъ Саратова 2 рейсъ 10 к.; въ 1865 г. отъ Саратова 1 рейсъ 10 к., отъ Самары 1 рейсъ 7 к., отъ Самары 2 рейсъ $5^1/_2$ к.; въ 1866 г. отъ Саратова 1-й рейсъ 16 к., отъ Самары 1 рейсъ 14 к.; въ 1867 г. отъ Саратова 1 рейсъ 16 к., отъ Самары 1 рейсъ 14 к.; въ 1868 г. отъ Камышина 1 рейсъ 19 к., отъ Камышина 2 рейсъ 18 к., отъ Саратова 1 рейсъ 18 к., отъ Саратова 2 рейсъ 14 к., Съ камскихъ пристаней фрахтъ до 1870 года существовалъ 1 р. 40 к.—1 р. 50 к. съ куля 9 пудового вѣса. Въ 1870 году фрахты вслѣдствіе развитія буксирнаго пароходства упали до 6 к. и съ тѣхъ поръ уже не повышались, и даже были понижены; такъ, напр., изъ Самары они понижались за 1 рейсъ до $4^1/_2$ к., тоже самое отъ Симбирска и другихъ пристаней. Такимъ образомъ фрахты за доставку хлѣба до Рыбинска для буксирныхъ пароходовъ не выходятъ изъ предѣловъ, какъ волжскихъ такъ и камскихъ пристаней изъ 5—6 коп. Благодаря пониженію фрахтовъ нѣкоторыя пароходныя компаніи за невыгодностію ликвидировали свои дѣла: О-во „Вулканъ“ въ 1872 г. и въ одно время съ нимъ вликвидироали О-во „Нептунъ“ и „Камско-Волжское“—тѣмъ болѣе, что этимъ обществамъ создалась конкурренція въ лицѣ частныхъ

*) Отъ Казани до Рыбинска 872 в., отъ Лыскова до Рыбинска 564 в., отъ Промзина до Рыбинска 897 в., отъ Моршанска до Рыбинска 1026 в.

**) Отъ Рыбинска до Петербурга 1048 вер.

***) Отъ Камышина до Рыбинска 1842 версты.

пароходовладѣльцевъ изъ старинныхъ судопромышленниковъ, а также и товаро-пассажирскихъ пароходствъ.

Съ конца шестидесятыхъ и въ началѣ семидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія на Волгѣ появился для буксирныхъ пароходовъ новый грузъ—бакинская нефть. Грузъ этотъ въ первое время перевозился въ бочкахъ, нагруженныхъ въ баржи и фрахтъ отъ Астрахани до Нижняго былъ 25 к. съ пуда. Добыча нефти въ Баку съ каждымъ годомъ увеличивалась и для перевозки ея какъ по Каспійскому морю, такъ и Волгою, изобрѣтенъ былъ способъ перевозки ея наливомъ въ судахъ и фрахтъ отъ Астрахани до Нижняго брали 14 коп. Когда въ началѣ 80-хъ годовъ примѣнено было на паровыхъ судахъ и фабрикахъ нефтяное топливо, добыча нефти возрасла до колоссальныхъ размѣровъ, до 500 мил. пудовъ въ годъ, а на Волгѣ и Каспійскомъ морѣ возникъ огромный флотъ. Волжскій фрахтъ на нефтяные груза упалъ до 7 коп. съ пуда отъ Астрахани въ Нижній, а въ послѣднее время для перевозки жидкаго груза наливомъ, на Волгѣ появились новаго типа большемѣрныя баржи деревянныя и желѣзныя, поднимающія груза отъ 300 до 600 тысячъ пудовъ, фрахтъ отъ Астракани до Нижняго понизился до $5^1/_2$ и даже до 5 коп. и $4^3/_4$ к. съ пуда. Фрахтовыя цѣны на разные груза на товаро-пассажирскихъ пароходахъ устанавливаются соглашеніемъ (синдикатомъ) пароходныхъ фирмъ. Эти цѣны во время Нижегородской ярмарки стоятъ отъ Нижняго до Казани 4—6 коп., Самары 10—12 коп., Саратова 15—20 коп., Астрахани 20—25 к. за пудъ. Вверхъ по Волгѣ до Рыбинска за болѣе цѣнные товары I и II клас. фрахтъ не превышаетъ 10—12 к. съ пуда, что же касается до товаровъ III, IV и V классовъ, то они не превышаютъ 5—6 коп. съ пуда; за хлѣбные товары фрахты еще ниже, а именно 4 коп. съ пуда. Отъ Нижняго до Москвы во время Нижегородской ярмарки въ баржахъ за буксирными пароходами (при синдикатѣ) берутъ за первоклассные товары отъ 15 до 20 коп. съ пуда; за дешевые же товары—соль, сода, желѣзо, хлѣбные и т. п. фрахтъ держится въ предѣлахъ 5—6 к. съ пуда. Что же касается фрахтовъ за перевозку грузовъ на товаро-пассажирскихъ пароходахъ до попутныхъ пристаней, то онъ держится приблизительно соотвѣтственно разстояніямъ между этими пунктами. Фрахтъ за перевозку хлѣбныхъ грузовъ на товаро-пассажирскихъ пароходахъ, какъ внизъ по р. Волгѣ, такъ и вверхъ, взимаютъ весьма невысокій: Казань—Рыбинскъ 7—8 коп. съ пуда; тоже самое и съ камскихъ пристаней: отъ Сарапула до Рыбинска 8—9 коп., отъ Чистополя до Рыбинска 6—7 коп. съ пуда.

Внизъ по Волгѣ отъ Самары, выше и ниже лежащихъ пристаней, за хлѣбные товары товаро-пассажирскіе пароходы берутъ 5—7 коп. съ пуда; если считать погрузку и выгрузку $1^1/_2$—2 коп. съ пуда, то въ нѣкоторыхъ случаяхъ это поглощаетъ $^1/_3$ часть фрахта. Въ прежнее время въ 70 и 80 годахъ на р. Камѣ, когда еще не было такой конкурренціи, какъ теперь, за доставку товаровъ во время Нижегородской ярмарки брали отъ Нижняго до Перми, безъ раздѣленія товаровъ на классы (кромѣ хлѣбныхъ) 40—50 коп. съ пуда, тоже самое и обратно за сибирскіе товары, напр.: шерсть, кожу и др. изъ Перми въ Нижній 50 к. съ пуда, а за чай по рублю съ цибика вѣсомъ 50—60 фунтовъ; когда въ конкурренцію П-ву „Курбатова“ открылъ буксиро-пассажирскую линію петербургскій купецъ Григорьевъ, то фрахтовыя цѣны понизились на половину, какъ изъ Нижняго до Перми, такъ и въ обратномъ направленіи. Въ послѣднее время, когда развилось товаро-пассажирское пароходство и въ Каму вошли новыя пароходства „Русь“, „Камво“ (бывш. Кашиной) и „Купеческое“ пароходство, то всѣ они вошли въ соглашеніе и благодаря

этому фрахтъ отъ Нижняго до Перми за первоклассные товары взимаютъ 18—20 коп. съ пуда, а за остальные 12—15 коп.; также и въ обратномъ направленіи. За доставку хлѣбныхъ грузовъ съ камскихъ пристаней при синдикатѣ берутъ до Рыбинска 7—9 коп., до Нижняго 5—6 коп. за пудъ, при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что такіе низкіе фрахты за хлѣбные груза, которыхъ перевозится на пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ съ камскихъ пристаней къ Нижнему и Рыбинску милліоны пудовъ, идутъ въ прямой ущербъ буксирному пароходству, которое, не выдерживая конкурренціи, съ каждымъ годомъ падаетъ.

Х.

Хватальщики. Хватальщиками называются рабочіе, занимающіеся переемкою плотовъ—однорядковъ, выплывающихъ въ Волгу изъ рѣки Ветлуги. Хватальщики небольшой артелью человѣкъ въ пять имѣютъ свою лодку, якорь и канатъ. Они заподряжаются у лѣсоторговцевъ перенимать плывущіе плоты или брать ихъ съ устья р. Ветлуги. Плоты они спускаютъ по одному и ставятъ на указанное мѣсто въ раіонѣ козмодемьянскихъ пристаней. Прежде такой способъ хватки и спуска плотовъ хватальщиками практиковался въ раіонѣ нижегородскихъ пристаней отъ Линды до устья Оки или Подновья, но затѣмъ упразднился и плоты стали спускаться мимо стоящихъ каравановъ пароходами.

Хвостъ. Хвостомъ называются заднія суда, идущія на буксирѣ парохода. Въ хвостѣ воза, когда суда идутъ противъ теченія за пароходомъ, всегда чалятся суда меньшихъ размѣровъ и съ меньшей осадкой.

Хлопокъ. Такъ въ техникѣ называется клапанъ (см. помпа).

Ходовая сторона. Ходовой стороной на рѣкѣ называется такое мѣсто, гдѣ находится коренной судовой фарватеръ и не встрѣчается у береговъ ни мелей или острововъ и др. препятствій. Прежде, когда суда тянулись вверхъ по рѣкѣ бурлацкой лямкой или конною тягою, ходовая сторона имѣла большое значеніе именно въ томъ смыслѣ, что тамъ, гдѣ фарватеръ держится вдоль одного берега на значительное протяженіе, судамъ не приходилось дѣлать частые перевалы отъ одного барега къ другому, и шли они одной стороной до встрѣчи отмелей, острова и проч., въ каковымъ мѣстахъ и переваливали на другую сторону. Мѣста эти называли „отдачею“ (см. отдача).

Ходовое судно. Ходовыми судами называются тѣ, которыя идутъ вверхъ по рѣкѣ. Отсюда выраженія: мы обошли много ходовыхъ судовъ, или идетъ много ходовыхъ судовъ (см. взводное судоходство).

Ходовой конецъ у снасти. Такъ называется тотъ конецъ снасти, за который ее тянутъ; противоположный ему называется кореннымъ. Ходовой конецъ иначе наз. „бѣжной“.

Холостякъ. Холостяками называются провернутыя въ днищѣ и бортахъ деревяннаго судна дыры во время его постройки, для скрѣпленія днища съ копанями нагелями (см. нагель) и бортового крѣпленія болтами судовыхъ частей. Иногда въ нѣкоторыя дыры по недосмотру плотниковъ или мастера бываютъ не вколочены нагели и не загнаны болты. Холостяки эти замѣчаются тогда, когда судно будетъ спущено на воду и чрезъ эти дыры начнетъ проникать вода въ судно.

Хомутокъ. Хомуткомъ называется свитое изъ каболокъ или тонкой бечевки небольшое, въ видѣ кольца, очко діаметромъ около трехъ вершковъ. Хомутокъ употребляется на гребныхъ лодкахъ, у которыхъ на уключи-

нѣ имѣется по одному кочетку (см. кочетки). Хомутокъ надѣвается на весло и кочетокъ для того, чтобы весло во время работы имъ держалось у кочетка.

Хомутъ. Хомутомъ называется на судахъ круглая петля изъ снасти въ видѣ обруча, употребляемая при соединеніи какихъ-либо деревянныхъ штукъ, наприм. для скрѣпленія деревянныхъ якорныхъ штоковъ и проч. Хомутъ надѣвается на тѣ части, которыя требуется соединить, и нажимается натуго, какъ обручи на кадки. Хомуты дѣлаются и желѣзные изъ толстаго полоснаго желѣза для скрѣпленія между собою желѣзныхъ частей, наприм., иногда на пароходѣ на колѣнахъ гребного вала оказывается трещина, для предохраненія излома которой временно на нее надѣвается хомутъ въ горячемъ раскаленномъ состояніи и когда онъ охлаждается, то обжимаетъ и тѣмъ предохраняетъ колѣно отъ излома.

Храпы (см. шпиль).

Ц.

Цапь (см. выцапить).

Циновка (см. рогожи). Вырабатывается циновка изъ мочала, какъ и рогожи, только съ тою разницею, что для ткани циновки мочало скручивается въ видѣ каболокъ или нитокъ, изъ которыхъ циновки и ткутся. Циновки очень прочны и употребляются на покрышу товаровъ и др. хозяйственныхъ цѣлей.

Цистерна—хранилище для нефти или ея продуктовъ. 1) Для храненія нефти на берегахъ рѣкъ цистерны представляютъ изъ себя желѣзные клепаные цилиндры, вмѣщающіе въ себя до 200 и болѣе тысячъ пудовъ; такого же вида цистерны, но меньшихъ размѣровъ, вмѣщающія отъ 500 до 1500 пуд., ставятся на нефтянкахъ-станціонерахъ для сдачи нефти на пароходы, иначе они наз. баками. 2) Цистерны для перевозки нефти по жел. дорогамъ также представляютъ изъ себя цилиндры, установленныя на платформахъ; эти цистерны вмѣщаютъ въ себя отъ 800 до 1000 пуд. и 3) также цистернами назыв. отсѣкъ въ корпусѣ парохода, въ который наливается мазутъ для отопленія паровыхъ котловъ.

Цѣлено (см. плотъ).

Цѣлье-цѣвье (см. якорь).

Цѣпной канатъ (см. канатъ)—то-же, что и цѣпь. Цѣпь—рядъ желѣзныхъ колецъ, продѣтыхъ одно въ другое. Цѣпи или цѣпные канаты у-становыхъ и подпускныхъ якорей введены были на нѣкоторыхъ волжскихъ рѣчныхъ судахъ съ появленія пароходовъ. Затѣмъ постепенно они стали вводиться и на баржахъ, замѣняя пеньковыя якорныя шеймы, и впослѣдствіи на судахъ, перевозящихъ нефтяные продукты, вмѣнено было въ обязанность (см. правила плаванія о перевозкѣ нефти § 4) имѣть исключительно цѣпные канаты.

Цѣпь (см. цѣпной канатъ).

Ч.

Чаки (въ деревянномъ судостроеніи иногда наз. „шпаціями"). Чаками называются закладки при соединеніи брусьевъ между собою, когда они накладываются одинъ на другой, наприм.: кильсоны для того, чтобы они не имѣли между собою движенія по длинѣ, а составляли бы одно цѣлое, въ нихъ вырубаются гнѣзда, въ которыя вставляются закладки (чаки).

Чаки—дубовыя пластины длиною около полуаршина, а иногда и короче, толщиною дюйма два-три, ширина ихъ равна ширинѣ соединяемыхъ брусьевъ, причемъ на сторонахъ брусьевъ, которыми они соединяются, дѣлаютъ вырубки по размѣру чакъ, которыя и вкладываются въ эти вырубки. Чаки размѣщаются на разстояніи одна отъ другой по длинѣ соединяемыхъ брусьевъ сажени по три, смотря по надобности. Чаки иногда называютъ шпонками.

Чалить суда. Когда суда нужно буксировать пароходомъ, говорятъ: „надо чалить". Также, когда необходимо сохранить суда отъ весенняго ледохода или отъ другихъ стихійныхъ случаевъ и его не могло бы унести льдомъ или вѣтромъ говорятъ: „надо ихъ чалить за берегъ".

Чалка. Чалкою на судахъ называется снасть, имѣющая на одномъ концѣ петлю (огонъ) и приготовляемая спеціально для зачалки судна. Толщина чалки состоитъ въ зависимости отъ величины судна, а длина отъ 15 до 20 саженъ. На пассажирскихъ пароходахъ чалокъ бываетъ отъ 4 и болѣе. Такъ какъ пассажирскимъ пароходамъ приходится приставать къ пристанямъ очень часто, то чалки всегда имѣются готовыми на обоихъ бортахъ и они носятъ свои названія: носовая, средняя носовая, средняя кормовая и кормовая. Каждая изъ этихъ чалокъ подается со своихъ мѣстъ посредствомъ легостей (см. легость).

Чалься за новый. Когда судно посредствомъ подачи (см. подача) отъ завезеннаго впередъ судна якоря съ канатомъ подходило къ этому якорю, тогда съ лодки на судно передавался конецъ каната отъ второй подачи, за который рабочіе брались, какъ и за первую въ ручную или лямкою. Въ такихъ случаяхъ бурлаки говорили: „чалься за новый", что означало, что первая подача выработана.

Чамра—слово фигуральное. Иногда отъ тихаго вѣтра начинаетъ показываться на поверхности рѣки въ разныхъ мѣстахъ едва замѣтное мелкое волненіе, которое чрезъ нѣкоторый промежутокъ времени проходитъ и рѣка дѣлается гладкою. Это-то мелкое волненіе и наз. „чамра". На Волгѣ въ Астраханскомъ плесѣ чамра является предвѣстникомъ сильнаго юго-восточнаго вѣтра, по мѣстному назыв. моряной (см. моряна).

Чаша. Чашею называется ледяная кора, образовавшаяся подъ днищемъ судна во время зимы. У деревянныхъ судовъ чаша намораживается толщиною до шести вершковъ; у желѣзныхъ судовъ какъ у днища судна, такъ и подворотахъ, ледяная кора намерзаетъ толщиною до полуаршина. Въ зимнее время кругомъ всего судна ледъ окалывается въ видѣ неширокой канавы, назыв. бороздою или майною (см. борозда), и вся масса льда, намерзшая подъ днищемъ и съ боковъ, назыв. чашею. Отсюда выраженіе: пароходъ стоитъ въ чашѣ. Чаша отъ парохода откалывается весною предъ открытіемъ навигаціи, т.е. передъ выходомъ судна съ мѣста зимовки, или вообще по мѣрѣ надобности.

Чебурокъ. Чебуркомъ называется небольшой овальный кусочекъ дерева, встрощенный въ конецъ тонька отъ лямки (см. лямка).

Чегень. Чегенемъ называется круглый березовый рычагъ, сдѣланный изъ дрючка (см. дрючекъ), который употребляется на судахъ въ разныхъ случаяхъ, замѣняя собою подпорки и проч. Напр., когда судно подваливается къ другому судну, то во избѣжаніе удара ставятъ чегень, который при приближеніи судна упирается однимъ концомъ въ бортъ подходящаго судна, а другой конецъ его направляется въ бортъ стоящаго судна, причемъ чегень въ это время придерживается съ палубы рабочимъ. Благодаря такой операціи судно останавливается и не производитъ удара.

Черезъ пыжъ, чрезъ пыжи говорятъ тогда, когда идущій пароходъ съ буксирнымъ возомъ, нерѣдко обходя другія суда, идущія такъ же по одному и тому же направленію, или стоящія на якорѣ, перерѣзываетъ имъ путь, т. е. идетъ наперерѣзъ чрезъ пыжъ (см. пыжъ). При такихъ маневрахъ случается, что пароходъ задѣваетъ своимъ заднимъ судномъ обходящія или стоящія на якорѣ суда и причиняетъ имъ или своимъ судамъ поломки или поврежденія, отчего и происходятъ аваріи.

Черная вода. Черной водой называется прибылая въ рѣкѣ вода осенью послѣ ледостава. При ледоставѣ ледъ на рѣкѣ во многихъ мѣстахъ набирается въ очень толстый слой (см. набираетъ) особенно въ узкихъ и неглубокихъ мѣстахъ, представляетъ собою преграду и препятствуетъ правильному и нормальному теченію рѣки, задерживая ея теченіе. Въ это время вода въ рѣкѣ начинаетъ прибывать, прибыль эта въ нѣкоторыхъ мѣстахъ достигаетъ до двухъ аршинъ. Когда установится ледоставъ на всей рѣкѣ, вода своимъ теченіемъ промываетъ себѣ ложе и постепенно начинаетъ спадать. Этимъ явленіемъ волгари иногда пользуются. Напр. во время прибыли, они для ремонта подводныхъ частей судовъ ставятъ ихъ къ берегу и по мѣрѣ прибыли черной воды нажимаютъ ихъ ближе къ берегу; когда же вода въ рѣкѣ начнетъ убывать и войдетъ въ свое нормальное положеніе, суда начинаютъ обсыхать и остаются на сухомъ берегу, гдѣ ихъ и ремонтируютъ, предварительно поднявъ на клѣтки (см. клѣточникъ).

Чертеняты. Чертенятами вообще на деревянныхъ баржахъ и другихъ деревянныхъ судахъ называется пространство (около 3 вершк.) между кормовымъ штевнемъ (форъ-штевень) и переднимъ сапогомъ руля (см. руль). Бываютъ случаи, что въ чертеняты при подводкѣ судна попадаетъ косякъ или снасть; отсюда выраженіе: косякъ попалъ въ чертенята и заѣло (см. заѣло). У нѣкоторыхъ колесныхъ пароходовъ чертенята ограждаются желѣзной пластиной, которая однимъ концомъ прикрѣпляется у штевня къ лыжной, а другой выступаетъ впередъ штевня дюймовъ на 10 и примыкаетъ къ нижней кромкѣ полотна руля, такъ что никакой косякъ въ чертенята попасть не можетъ.

Чка (см. ледоходъ).

Ш.

Шабашъ—означаетъ время свободы отъ работы. На гребныхъ судахъ, когда они шли на веслахъ (см. гребь), для отдыха гребцовъ бурлаковъ отдавался лоцманомъ или вообще рулевымъ приказъ: шабашъ. На мокшанахъ, которые при сплавѣ постоянно шли на веслахъ, для отдыха гребцамъ, напр., давалось не болѣе часа. Слово „шабашъ“ употребляется на Волгѣ и въ настоящее время.

Шаблонъ (модель или мѣрка)—почти то-же самое, что и лекало (см. лекало). Въ судостроеніи такъ называется деревянная или желѣзная форма въ настоящую величину тѣхъ штукъ, какія по шаблону требуется сдѣлать. Шаблонъ дѣлается по чертежамъ или съ натуры тѣхъ предметовъ, какіе нужно сдѣлать.

Шакша. Шакши обыкновенно устраиваются на гусянахъ и другихъ безпалубныхъ судахъ на носовой только части. Это—покрыша изъ теса на скатъ къ бортамъ (см. бакъ); подъ этой крышей (шакшей) дѣлается очагъ (см. очагъ); кромѣ того шакша служитъ и помѣщеніемъ для судорабочихъ.

Шаланда—небольшое желѣзное судно съ тупымъ образованіемъ, служащее при землечерпательныхъ машинахъ для отвозки песку.

Шалманъ. Шалманомъ (иначе любки) называется промежутокъ между счаленными судами у ихъ кормы. При счалкѣ судовъ въ два счала для буксировки по теченію суда задняго счала подводятся между кормами переднихъ вплотную. Отсюда выраженіе: баржи надо ставить или подвести въ шалманъ.

Шалыги (волжскій терминъ) Шалыгами называются подводные небольшіе осередки. Шалыги по большей части образуются отъ вставшихъ на мель въ заметъ судовъ, вслѣдствіе чего съ верхней стороны вставшаго судна въ заметъ (см. „въ заметъ") начинаетъ его подмывать, а съ нижней образуются суводи и тиховодъ, причемъ песчаныя частицы съ боку изъ-подъ судна выносятся теченіемъ и складываются съ нижней его стороны. Такимъ образомъ появляются шалыги, отчего судно начинаетъ накрениваться стороною противъ теченія на бокъ. При такой постановкѣ судовъ на мель большею частью удается снять ихъ при помощи распаузки.

Шамра—то-же, что и чамра (см. это слово).

Шаромъ. Шаромъ производится укладка, погрузка или выгрузка бочекъ. Говорятъ: кати бочки и ставь въ ряды шаромъ, т. е. бокомъ. Если бочки укладываются вышиною въ два или три ряда, то, чтобы не было сильнаго давленія верхнихъ рядовъ на нижніе, между рядами изъ досокъ или жердей дѣлаютъ настилку и подъ нее ставятъ подставки. Бочки съ сухимъ товаромъ ставятся въ два шара на спай, безъ настилокъ.

Швабра. Шваброю называется сдѣланное изъ шкимушекъ (см. шкимушки) помело, употребляющееся какъ необходимый предметъ на пароходахъ для протирки палубы.

Шейма. Шеймы на рѣчныхъ судахъ носятъ три названія: становая, которая вчаливается въ становой якорь, подпускная—вчаленная въ подпускной якорь, и кормовая—вчаленная въ кормовой якорь. Шеймы бываютъ пеньковыя и цѣпныя. Длина шеймъ колеблется отъ 30 до 40 саженъ, толщина ихъ состоитъ въ зависимости отъ величины судна и вѣса якорей. Наприм., если вѣсъ якоря 100 пудовъ, то шейма къ нему не превышаетъ 2-хъ дюймовъ и даже ставится $1^{3}/_{4}$ дюйма; къ 75—80 пудовымъ якорямъ—до $1^{1}/_{2}$ дюйма, къ 50 пудовымъ якорямъ въ $1^{1}/_{4}$ дюйма и т. д. На морскихъ судахъ на опредѣленіе толщины шеймы существуетъ формула: вѣсъ якорей опредѣляется величиной судна, измѣряемой его водоизмѣщеніемъ: въ 900 тоннъ обыкновенный якорь имѣетъ вѣсъ около 350 пуд. и цѣпь къ нему толщ. въ $2^{1}/_{2}$ дюйм. На волжскихъ же большихъ баржахъ, поднимающихъ 500 т. п. груза, якорь имѣется въ 90-100 пуд., а цѣпь къ нему $1^{3}/_{4}$ дюйм.; но формулъ на такое опредѣленіе не существуетъ и выработано волгарями долгой практикой. Шеймы вчаливаются въ якоря однимъ концомъ за кольца у цѣлья якоря, другой нижній конецъ остается на суднѣ и прикрѣпляется за бортовой кнехтъ. Если шейма пеньковая, то она находится на палубѣ скатанная на рѣшеткѣ, шеймы же цѣпныя хранятся въ ящикахъ тоже на палубѣ, а на пароходахъ находятся въ трюмѣ. При отдачѣ якоря въ воду шейма срединою крѣпится за ухваты или кнехты и служитъ для удержанія судна на мѣстѣ.

Шестакъ. Шестакомъ на рѣкѣ Шекснѣ называютъ возъ буксирнаго парохода, состоящаго изъ шести судовъ.

Шестъ—деревянное орудіе, длиною 4—5 саженъ, употребляемое на судахъ, какъ необходимый предметъ, и служащій для отталкиванія судна

отъ пристани, берега и проч. На комлевыхъ концахъ шестовъ придѣлываются оковы, въ видѣ трубки или рогатки съ двумя остріями, или съ однимъ остріемъ съ крючкомъ; послѣдній называется багромъ. Прежде передвиженіе судовъ часто происходило посредствомъ шестовъ.

Шея. Шеей называется короткая толстая круглая пластина, длиною $1^1/_2$—2 арш., которая съ одной стороны протесывается. При подъемкѣ тяжестей посредствомъ рычаговъ, шея протесанной своей стороной кладется на клѣтки или на толстыя подкладины, причемъ концы рычаговъ подводятся подъ тяжесть и опираются на шею, а потому шея въ этомъ случаѣ служитъ точкою опоры (см. подъемка).

Шитикъ—безпалубное судно, длиною 13 саженъ, шириною отъ 7-ми до 14 аршинъ, грузоподъемностью отъ 4 до 12 тысячъ пудовъ. Шитики прежде ходили по Камѣ, Волгѣ и Сурѣ. Типъ этихъ судовъ теперь съ Волги исчезъ и болѣе ихъ не строятъ. На шитикахъ раньше перевозили изъ Усолья соль, а изъ Суры хлѣбъ, который доставляли въ Рыбинскъ.

Шиханъ. Шиханомъ называются отдѣльныя возвышенности на берегу рѣки, незатопляемыя весенними водами. Шиханы иногда служатъ для судоходцевъ береговыми примѣтами.

Шишка. Такъ называли въ старину при конной тягѣ судовъ лошадь, шедшую впереди другихъ лошадей.

Шишководъ. Такъ назывались коноводы, преимущественно подростки-мальчики лѣтъ 14—15, которые во время тяги судна вели сакмою по берегу переднюю лошадь (шишку) и правили ею. Работа для шишководовъ была не изъ легкихъ: ихъ мочило дождемъ во время ненастья, особенно въ осеннее время, и пронизывало вѣтромъ.

Шквалъ—сильный порывъ вѣтра. Отъ шквала на рѣкахъ иногда суда терпятъ аваріи. Бывали случаи, что на Волгѣ во время шквала срывало съ пассажирскихъ пароходовъ верхніе тенты и даже крыши и самыя суда уносило.

Шкивенокъ—то же, что и воротъ. Прежде шкивенки были, какъ и колотовки, въ употребленіи при взводкѣ судовъ и плотовъ въ раіонѣ пристаней. Шкивенокъ представлялъ изъ себя колесо діаметромъ около двухъ аршинъ, съ желобомъ по краямъ, на который при дѣйствіи навертывалась подача или косякъ. Въ серединѣ шкивенка укрѣплялась т. наз. трубка, высотою 2 аршина, съ сквознымъ въ ней отверстіемъ, діаметромъ около 3-хъ вершковъ. Шкивенокъ трубкою надѣвался на ось, укрѣпленной къ деревянной подушкѣ, которая прикрѣплялась на суднѣ къ палубѣ, а на безпалубныхъ судахъ на копаняхъ. Шкивенокъ приводился въ движеніе силою 4—6 человѣкъ посредствомъ длинныхъ рукоятокъ въ видѣ шпилевыхъ ручекъ. Шкивенки и колотовки теперь не существуютъ, ихъ замѣнили маленькіе пароходы.

Шкивъ. 1) Мѣдное или чугунное колесо съ желобомъ, вращающееся на оси между щеками блока. Шкивы также вставляются въ бушприхтахъ, крамболахъ, мачтахъ и проч. и служатъ облегченіемъ при поднятіи на судахъ якоря, паруса и проч. и предохраненіемъ снастей отъ тренія о судовыя части. 2) Шкивомъ назывался на коноводныхъ машинахъ и кабестанахъ воротъ, діаметромъ въ 1 сажень, который вращался на вертикальномъ брусѣ, наз. валъ, и укрѣплялся къ валу горизонтально. Верхняя часть шкива называлась колпакомъ. Шкивъ приводился въ движеніе на коноводныхъ машинахъ лошадьми, а на кабестанахъ паровою машиною. Чтобы канатъ въ желобѣ шкива не канфорился, въ желобѣ прикрѣплялись чугунныя рубчатыя планки, а кромѣ того, къ нижней кромкѣ шкива подвѣшивались на осяхъ на разстояніи полуаршина одинъ отъ

другого чугунныя куски въ формѣ продолговатой призмы вѣсомъ до 8 пуд. каждая, что назыв. „собаками“ (мор. терм. палы).

Шкимушка. Шкимка это—веревочки, свитыя изъ прядей старыхъ развитыхъ канатовъ. Шкимушками обвиваютъ (оплетаютъ) буксиръ, косякъ, чалку и проч., чтобы они не терлись. Иначе они называются клетень.

Шкиперъ—лицо, завѣдывающее на суднѣ хозяйственной частью. На судахъ, плавающихъ по Маріинской системѣ, шкиперъ исполняетъ обязанности водолива. На Волгѣ слово шкиперъ замѣнено словомъ водоливъ (см. водоливъ).

Шкоты. Такъ называются снасти, привязанныя къ нижнимъ угламъ паруса. Шкотами растягиваютъ парусъ за углы; при парусѣ ихъ бываетъ по два: одинъ съ правой стороны, другой съ лѣвой. Прежде на волжскихъ расшивахъ, имѣющихъ большіе паруса, площадь равнялась 300 квадратнымъ саженямъ. У такихъ парусовъ шкоты дѣлались двойные и крѣпились посредствомъ блоковъ.

Шлагъ—огибы каната на кнехтахъ. Для того, чтобы удержать какую-либо снасть на кнехтѣ или ухватѣ и т. п., говорятъ: накинь шлагъ или два шлага на кнехты.

Шленка—плотничный инструментъ для провертыванія дыръ.

Шлюбка. Гребное судно (лодка). Шлюбки употребляются вмѣсто лодокъ на пассажирскихъ пароходахъ, какъ болѣе легкой и изящной работы.

Шлюзъ—сооруженія для впуска и выпуска воды, устраиваемыя преимущественно въ каналахъ между двумя рѣками для регулированія высоты воды для того, чтобы плаваніе по каналамъ было возможно. Шлюзы были извѣстны еще въ древности и изобрѣтены инженерами Италіи въ XV столѣтіи. На волжскомъ бассейнѣ сооруженіе первыхъ шлюзовъ послѣдовало въ царствованіе Императора Петра Перваго въ началѣ восемнадцатаго столѣтія, т. е. вскорѣ послѣ основанія столицы С.-Петербурга. Петръ Первый сознавъ необходимость имѣть непрерывный водный путь между Балтійскимъ моремъ и Волгою посредствомъ прорытія каналовъ между рѣками и устройства по нимъ шлюзовъ (см. система). Въ 1834 году въ царствованіе Императора Николая I-го было произведено шлюзованіе рѣки Тезы, отъ города Шуи до устья, т. е. до впаденія Тезы въ Клязьму близъ села Холуя на протяженіи 80 верстъ и на Тезѣ устроено было пять шлюзовъ. Размѣры камеръ были даны соотвѣтственно рейсирующимъ здѣсь судамъ, назыв. тезянками (см. тезянка)—10 саж. длины и 2 саж. ширины. Судоходство по шлюзованной Тезѣ продолжается и по настоящее время. За проплытіе по Тезѣ отъ рѣки Клязьмы до гор. Шуи и изъ Шуи до Клязьмы взимается съ каждаго проходящаго судна, казеннаго или частнаго, взводнаго или сплавного, съ грузнаго или порожняго, равно и съ каждаго плота по пяти рублей. Сверхъ этой опредѣленной платы за право плаванія взимается еще сборъ съ товарной клади, казенной и частной безъ всякихъ изъятій: со взводныхъ судовъ и плотовъ, идущихъ изъ Клязьмы въ Шую, по два рубля съ каждой круглой сотни рублей цѣнности товарной клади, и со сплавныхъ судовъ, слѣдующихъ изъ Шуи до Клязьмы по 5 коп. съ каждыхъ 100 руб. цѣнности товарной клади (см. Высочайше утвержденное 16 ноября 1836 года мнѣніе государственнаго совѣта о взиманіи пошлины съ судовъ и плотовъ по рѣкѣ Тезѣ).

Въ 1873 году правительствомъ рѣка Москва была передана въ монопольное содержаніе, причемъ тогда образовалась при участіи французскихъ капиталистовъ товарищество, которое по утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія проэктамъ, устроило на свой счетъ и страхъ на рѣкѣ между городами Москвою и Коломною на разстояніи

170 вер. подпорныя плотины шлюза и другія гидротехническія сооруженія. Товарищество это получило концессію срокомъ на 50 лѣтъ, съ правомъ облагать въ свою пользу сборомъ проходящія суда. Работы по шлюзованію рѣки были закончены въ 1877 году. Шлюзы, числомъ шесть, расположены въ слѣдующихъ мѣстахъ, считая отъ города Москвы: 1 й шлюзъ Перерва на 20-й верстѣ, 2-й—Бесѣда на 38 верстѣ, 3-й—Андревскій на 50 вер., 4-й—въ Софьинѣ на 85 вер., 5-й—Фаустово на 116 вер. и 6-й—Сѣверскѣ на 155 верстѣ. Шлюзы имѣютъ длину 96 саженъ, ширину 7,5 саж. и могутъ вмѣстить въ себѣ два судна, подымающихъ на пяти четвертяхъ аршина осадки до 50 тысячъ пудовъ груза, тогда какъ до устройства шлюзовъ глубина на меляхъ въ меженную воду была не болѣе 6-ти вершковъ. Стоимость устройства шлюзовъ товариществу обошлась въ 2.300,000 руб. (8.000,000 франк.). Въ 1902 г. товарищество это по убыточности ликвидировало свои дѣла и путь этотъ перешелъ въ казну. Такимъ образомъ рѣка Москва находилась въ вѣдѣніи французской компаніи 25 лѣтъ. Такъ какъ москворѣцкіе шлюзы построены были 35 лѣтъ назадъ, то теперь замѣтно они приходятъ въ упадокъ и требуютъ капитальнаго ремонта. По переходѣ Москворѣцкаго воднаго пути отъ французской компаніи обратно въ казну въ 1902 г. были изданы правила о порядкѣ пропуска судовъ и плотовъ чрезъ шлюзы на р. Москвѣ, утвержденныя г. Товарищемъ Министра Путей Сообщенія 19 апрѣля 1902 года, послѣ чего былъ утвержденъ правительствомъ тарифъ на сборъ съ грузовъ, проходящихъ по шлюзованной части рѣки Москвы:

1) Всякаго рода мануфактурныя, заводскія, фабричныя ремесленныя и кустарныя издѣлія по $^{1}/_{100}$ съ версты со всего разстоянія съ пуда . . . . . 1,65 к.

2) Лубки, мочало и рогожи, если проходятъ все разстояніе отъ Коломны до Москвы, платятъ съ пуда . . . . . 1,27 к.

3) Всѣ жизненные продукты, животные, растительные и минеральные, всякаго рода хлѣбные товары въ зернѣ, мукѣ и крупѣ, ленъ и пенька съ версты $^{1}/_{180}$ . . . . . 1,27 к.

4) Сѣно и солома, бревна, лѣсъ доски, дрова, алебастръ, цементъ, известь, кирпичъ, буровый и тесаный камень, равно какъ всякій другой строительный матеріалъ: желѣзо, чугунъ и всѣ металлы не въ издѣліяхъ $^{1}/_{160}$ . . . . . 1,03 к.

5) Дрова, если проходятъ все разстояніе, платятъ съ пуда . . . . . 0,75 к.

6) Балки (брусья) въ судахъ, если проходятъ все разстояніе, платятъ съ пуда . . . . . 0,5 к.

7) Земля, песокъ, удобрительные туки, руда всякая, минеральное топливо и торфъ съ версты $^{1}/_{880}$ . . . . . 0,5 к.

8) Лѣсъ въ плотахъ съ бревна, имѣющаго въ вершинѣ 7 вершковъ и болѣе сверхъ $^{1}/_{20}$ . . . . . 8,25 к.

9) Съ бревна толщиною менѣе 7 вершковъ до 5 вершк. включительно . . . . . 4,5 к.

10) Съ бревна толщиною менѣе 5 вершк. до 4 вершк. включительно . . . . . $2^{1}/_{16}$ к.

11) Съ бревна толщиною менѣе 4 вершковъ . . . . $1^{7}/_{32}$ к.

Примѣчаніе. За пропускъ обратно изъ Москвы однѣхъ порожнихъ посудъ никакой платы не взимается.

Спеціальный сборъ уплачиваютъ за каждый пудъ клади, если проходятъ все разстояніе.

Дрова	0,75 к.
Соль	0,50 к.
Балки въ судахъ съ пуда	0,50 к.
Балки въ судахъ со штуки	$16^{1}/_{4}$ к.
Нефть и керосинъ съ пуда	$^{1}/_{2}$ к.
Камень Губонина (если проходитъ все разстояніе)	$^{3}/_{4}$ к.

Примѣчаніе. Въ настоящее время выработанъ проэктъ новаго тарифа (см. справочная книжка Московскаго Округа Путей Сообщенія, часть вторая, изданіе 1910 года).

Въ настоящее время на рѣкѣ Окѣ въ плесъ между Рязанью и Коломною (устьемъ р. Москвы) сооружаются казною два шлюза: первый выше Рязани въ 58 верстахъ у села Кузьминскаго—Кузьминскій и второй выше перваго въ 41-й верстѣ у с. Бѣлоомута Бѣлоомутскій. На сооруженіе этихъ шлюзовъ ассигновано казною около трехъ милліоновъ рублей. Шлюзы эти на такой большой рѣкѣ, какъ Ока, по своему грандіозному сооруженію являются новостью въ строительно-техническомъ отношеніи не только у насъ въ Россіи, но и за границею. Длина плотинъ чрезъ рѣку въ Кузьминскомъ 94 сажени, а въ Бѣлоомутскомъ 88 саженъ, основанія плотинъ спущены ниже дна рѣки на полторы сажени, выложены изъ гранитнаго камня шириною около 2-хъ саженъ; верхняя сторона, обращенная противъ теченія, возвышена на два фута—вровень съ верхней ея кромкой и сдѣлана уклономъ противъ теченія бетонная на цементѣ кладка, равняющаяся со дномъ рѣки. Плотина, кромѣ того, ограждена сплошными свайными забойками изъ брусьевъ, верхніе концы которыхъ равны высотѣ плотины и не выходятъ выше дна рѣки. На плотинѣ размѣщены желѣзныя фермы на осяхъ, на разстояніи одна отъ другой около двухъ аршинъ. Фермы съ закрытія навигаціи до меженняго времени находятся на плотинѣ въ горизонтальномъ положеніи и судоходству не препятствуютъ. Возстановленіе фермъ производится по спадѣ воды въ рѣкѣ до извѣстнаго горизонта, когда и поднимаются въ вертикальное положеніе—и между ними ставятся деревянные щиты, которые и служатъ запрудою рѣки. Камеры шлюзовъ длиною 125 саженъ, шириною по дну 8 саженъ, стѣны шлюзовъ желѣзо-бетонныя высотою $3^{1}/_{2}$ сажени, устроены онѣ почти вертикально. Въ шлюзы можетъ входить и помѣститься одновременно буксирный пароходъ съ двумя сорока-саженной длины судами.

Шпангоуты. Въ деревянномъ судостроеніи шпангоутами наз. копани (см. копани). Шпангоуты дѣлаются прямые на средней части судна отъ мидель-шпангоута и поворотныя къ оконечностямъ, которые образуютъ носъ и корму и имѣютъ двойную кривизну; шпангоуты составляются изъ нѣсколькихъ частей, наприм., на деревянныхъ судахъ изъ копаней, приставокъ и накурокъ (см. приставка и накурокъ). На шпангоуты накладываютъ продольные брусья, параллельно лыжной, наз. кильсонами.

Шпаціи. Въ деревянномъ судостроеніи шпаціями называются промежутки между копанями.

Шпигаты. Шпигатами на судахъ наз. отверстія дюйма три въ діаметрѣ, дѣлаемыя сверхъ палубы въ ватеръ-вейсъ (карговая) и выходя-

щія за бортъ. Въ отверстія вставляютъ металлическія трубочки для стока дождевой воды съ палубы.

Шпигорья. Такъ называютъ крупные гвозди около аршина длиною, употребляемые въ судостроеніи и проч. для скрѣпленія деревянныхъ штукъ. Въ старинномъ судостроеніи болтовъ не было, а вмѣсто нихъ употреблялись желѣзные гвозди (шпигорья) полутора аршинной длины, которые и замѣняли собою болты.

Шпилевыя ручки (морск. терм. вымбовка). Такъ называются на баржахъ деревянныя круглыя нетолстыя обдѣланныя изъ жердей штуки, длиною около трехъ саженъ. При работѣ на шпилѣ ручки вкладываются или просто просовываются въ отверстія въ шпилѣ и посредствомъ ихъ шпиль приводится въ движеніе.

Шпиль—то-же что и воротъ. Шпили на судахъ устраиваются для подъема якорей изъ воды, подводки судовъ и проч. Шпили на деревянныхъ судахъ дѣлаются изъ одного толстаго дерева и устанавливаются вертикально комлемъ кверху, причемъ нижній конецъ его дѣлается всегда тоньше и въ него вставляется желѣзный штыръ, которымъ онъ и входитъ въ чугунное гнѣздо, вдѣланное въ брусъ, который кладется на шпангоуты рядомъ съ среднимъ кильсономъ; брусъ этотъ длиною около сажени, наз. подушкой, нарѣзывается на копани на два дюйма и крѣпится гвоздями. Шпиль укрѣпляется на высотѣ палубы толстыми брусьями, наз. окладками. Окладки нарѣзываются на бимсы и крѣпятся къ нимъ желѣзными гвоздями. Въ верхнемъ комлевомъ концѣ шпиля продѣлываются два взаимно перпендикулярныхъ отверстія для вставки въ нихъ рычаговъ, называемыхъ шпилевыми ручками (морской терминъ вымбовки) длиною до 3 саженъ, посредствомъ которыхъ шпиль приводится въ движеніе. На шпиль надѣвается кольцо, сдѣланное изъ шиннаго желѣза, на томъ мѣстѣ, гдѣ онъ соприкасается внутри съ краями палубы для того, чтобы онъ не перетирался и легче вращался. Такого несовершеннаго устройства шпили часто служатъ причиной несчастныхъ случаевъ съ людьми, работающими на нихъ, т. к. при внезапномъ обратномъ движеніи его люди подвергаются опасности быть зашибленными шпилевыми ручками. Для устраненія этой опасности къ палубѣ около отверстія, гдѣ вставленъ шпиль, врѣзывается въ окладкѣ чугунное кольцо съ зубцами, на шпиль надѣвается желѣзное кольцо съ придѣланными въ немъ короткими желѣзными осями, на которыхъ надѣты короткія желѣзныя пластинки, такъ называемыя собачки (тоже храпы) (морск. терминъ палы). Палы или собачки, упираясь въ зубцы круга, не даютъ шпилю развертываться въ обратную сторону. На паровыхъ судахъ, желѣзныхъ и на нѣкоторыхъ деревянныхъ баржахъ шпили ставятся металлическіе, отлитые изъ чугуна и отъ деревянныхъ отличаются формою и прочностью. Составныя его части имѣютъ различныя названія: ось, на которой вращается шпиль наз. баллеръ. Шпиль въ срединѣ имѣетъ отверстіе, которымъ онъ надѣвается на ось; у нижней кромки шпиля придѣланы палы или какъ ихъ наз. собаки. Шпиль до палубы не доходитъ, а ставится на окладку, укрѣпленную къ палубѣ болтами на высотѣ около фута. Въ окладкѣ врѣзано чугунное кольцо съ зубцами, въ которое упираются палы. Мѣсто на шпилѣ, гдѣ навертывается цѣпь или канатъ отъ поднимаемаго якоря, наз. вельпсъ (морс. терминъ); верхняя часть—крышка наз. дромгедъ (морс. терм.); для вкладыванія аншпуговъ (морс. терм. вымбовки) въ дромгедѣ сдѣланы квадратныя углубленія.

Штабель. Такъ называется сложенный нетолстый лѣсъ, въ видѣ

жердей рядами въ четырехъ-угольной формѣ, крестомъ, вышиной иногда 4—5 саженъ Въ штабели складываются также и дрова.

Штагъ или штаги (мор. терм.). Такъ наз. снасти, поддерживающія спереди мачту, на волжскихъ судахъ наз. базанная (см. ложки).

Штевень—дерево, служащее основаніемъ на суднѣ носа и кормы. Въ деревянномъ судостроеніи на баржахъ штевни дѣлаются сосновые. Носовой штевень, наз. форъ-штевень, выдѣлывается изъ толстаго бревна съ кокорой въ видѣ копани, одна его сторона, которая обращена во внутрь судна, дѣлается толщиною дюймовъ 20; а съ внѣшней стороны, выступающей впередъ, дюймовъ 10. Наружные углы штевня нѣсколько закругляются, ширина боковыхъ сторонъ 18—20 дюймовъ; въ нихъ почти на срединѣ выбирается шпунтъ, наз. выдра (см. выдра) для прикрѣпленія наружной обшивки (ошвы). Носовой штевень соединяется съ лыжной (килевой поясъ) въ замокъ съ потайнымъ шипомъ. Кормовой штевень наз. ахтеръ-штевень, выдѣлывается также, какъ и носовой, но безъ кокоры, ставится въ лыжную шипомъ и крѣпится съ ней накуркомъ. У желѣзныхъ судовъ штевни дѣлаются кованные изъ толстаго желѣза, но выдры и шпунта не дѣлается, потому что желѣзные листы обшивки накладываются на штевени вровень съ переднею частью штевня и крѣпятся къ нимъ заклепками.

Штертъ (см. темлякъ).

Штокъ (см. якорь). Штоки къ якорямъ придѣлываются желѣзные и деревянные.

Штурвалъ (рулевое колесо). Такъ назыв. приборъ, которымъ силою людей приводится въ движеніе руль, служащій для управленія судномъ. Штурвалы на пароходахъ бываютъ исключительно цѣпные, на которые употребляются цѣпи безъ распорокъ толщиною до $^3/_4$ дюйма. Штурвалы устраиваются въ рубкѣ на мостикѣ, причемъ для установки его дѣлается конусомъ подставка на четырехъ ножкахъ, высотою около трехъ футъ, которая укрѣпляется своимъ основаніемъ къ палубѣ мостика болтами. На верху подставки укрѣпляется горизонтально валикъ, на концахъ котораго надѣты два колеса, одно на переднемъ, другое на заднемъ, которыя и называются штурваломъ или штурвальными колесами. Штурвалы дѣлаются простые и приводные. У простого штурвала вмѣсто верхняго валика укрѣпляется барабанъ, на который навертывается цѣпь, а для того, чтобы на барабанѣ не скользила цѣпь, на нихъ барабаны дѣлаются зубчатые съ гнѣздами. На нѣкоторыхъ штурвалахъ барабаны гнѣздъ не имѣютъ, и въ этомъ случаѣ барабанъ обвертывается въ нѣсколько рядовъ тонкими бечевками. Приводные штурвалы дѣлаются такъ: на верху подставки обыкновенно устраивается или укрѣпляется валикъ, на который надѣты штурвальныя колеса (вертикально), какъ сказано было выше, ниже валика въ той же подставкѣ утвержденъ гаризонтально барабанъ, на который также, какъ и въ первомъ случаѣ, навертывается цѣпь. При этомъ на концѣ верхняго валика (у передняго колеса) надѣто малое зубчатое колесо, у на оси барабана большое; колеса эти обыкновенно наз. шестернями. Для приведенія руля въ дѣйствіе посредствомъ штурвала, штурвальная цѣпь (штуръ-тросъ) своей серединой навивается на барабанъ штурвала, концы-же ея проводятся посредствомъ обводныхъ блоковъ до кормы судна, гдѣ и крѣпятся за румпель. Штурвалы въ два колеса дѣлаются только на большихъ судахъ, что даетъ возможность поставить къ штурвалу, вмѣсто двухъ, четыре человѣка; на малыхъ пароходахъ большею частію штурвалы бываютъ съ однимъ колесомъ. Въ послѣднее время, когда на Волгѣ появились большіе товаро-пассажир-

скіе пароходы, для приведенія въ дѣйствіе руля, сила людей замѣнена паромъ, причемъ въ штурвальной рубкѣ приспособлена маленькая паровая машинка, питаемая паромъ изъ большого парового машиннаго котла по проведеннымъ трубамъ, что конечно дало возможность рулевымъ быстро и легко управляться пароходомъ и во всякую данную минуту направить судно въ ту или другую сторону. Въ случаѣ порчи паровой машинки штурвалъ можетъ быть съ нею разобщенъ и можетъ ворочаться въ ручную. Въ настоящее время штурвалы стали примѣняться и на непаровыхъ судахъ, которыя здѣсь приводятся въ дѣйствіе силою людей.

Штурвальная цѣпь (мор. терм. штуръ-тросъ) (см. штурвалъ).

Штурвальный или **штурвальные**. Такъ назыв. люди, которые стоятъ у штурвала и управляютъ имъ; они назначаются изъ матросовъ и въ данномъ случаѣ являются помощниками лоцмановъ. Изъ штурвальныхъ болѣе опытные и смѣтливые назначаются лоцманами (см. лоцманъ).

Штыръ. Это—небольшой плоскій или круглый деревянный клинокъ, въ видѣ нагеля (см. нагель), употребляемый на деревянныхъ судахъ. Штыремъ заколачиваются съ внутренней стороны въ днищѣ судна или подворотахъ дыры, предназначенныя для болтовъ или другихъ надобностей, но пропущенныя по недосмотру судостроителя. Дыры эти обыкновенно обнаруживаются, когда судно спустится на воду и въ нихъ появится течь.

Шутиха (см. разносная).

Щ.

Щеголь (см. узелъ).

Щепной товаръ. Щепнымъ товаромъ наз. деревянныя кустарныя произведенія, заключающіяся въ чашкахъ, ложкахъ, коромыслахъ, корытахъ, лопатахъ, простыхъ столахъ, разныхъ мелкихъ бездѣлушекъ и т. п. Производство щепного товара, главнымъ образомъ, происходитъ въ Семеновскомъ уѣздѣ, Нижегородской губ., гдѣ крестьяне занимаются выдѣлкою этихъ предметовъ для сбыта ихъ въ другихъ городахъ—партіоннымъ торговцамъ. Зимою они привозятъ свои издѣлія, которыя скупаются, грузятся въ суда и отправляются весною въ низовья Волги, а также развозятся по всей Россіи и даже въ Азію.

Щека (морск. тер. скула). 1) На рѣчныхъ судахъ волжскаго бассейна щеками называются выпуклости въ передней части судна, иначе наз. плечемъ (см. плечо). 2) Щекою наз. стѣнки у блоковъ, между которыми находится шкивъ, вращающійся на оси.

Щиты или **щитки**. Щиты сколачиваются изъ тонкихъ досокъ и употребляются для загородокъ временныхъ береговыхъ построекъ, на пристаняхъ для склада товаровъ (см. лабазъ) и пр.

Щукой. При разгрузкѣ на судахъ бочекъ, когда почему-либо нельзя ихъ перекатывать, то ихъ тащатъ на боку уторою впередъ. Въ такихъ случаяхъ и говорятъ: тащи „щукой".

Ю.

Юферсы. Такъ называются круглые деревянные блоки безъ шкивовъ, но съ тремя сквозными дырами. Юферсы ввязываются въ нижніе концы вантъ, такіе-же юферсы укрѣпляются къ бортамъ за лампутины (см. лампутины); они кругомъ оковываются полушиннымъ желѣзомъ въ видѣ обруча; между юферсами въ дыры пропускаются нетолстыя снасти, посредствамъ которыхъ ванты натягиваются натуго.

Я.

Ягутки. Такъ называли прежде бурлаковъ на судахъ, а въ настоящее время называютъ матросовъ на пароходахъ—уроженцевъ Рязанской и Тамбовской губерній за ихъ выговоръ.

Якорница. Якорницами называются небольшія барженки, на которыхъ перевозятся судовые припасы—съ бѣлянъ и плотовъ якоря, лота, снасти и проч. Припасы эти обыкновенно нагружаются въ то время, когда бѣляны и плоты приходятъ на мѣсто выгрузки въ низовые города Поволжья: Дубовку, Царицынъ, Астрахань и друг. На якорницахъ устроены для поднятія этихъ тяжестей краны. По нагрузкѣ якорницы доставляютъ припасы къ мѣстамъ погрузки плотовъ и бѣлянъ, наприм. въ Ветлугу, верховья Камы и Бѣлую.

Якорные канаты (см. шейма и сука).

Якорь—приборъ, употребляемый на судахъ для удержанія ихъ на одномъ мѣстѣ. Древніе не имѣли понятія о такихъ якоряхъ, какіе употребляются въ настоящее время и составляющіе изобрѣтеніе позднѣйшей эпохи. Якоря обыкновенно куются изъ желѣза, а въ послѣднее время на механическихъ судостроительныхъ заводахъ дѣлаются литые изъ стали. Якорь состоитъ изъ веретена (прямой брусъ, образуемый длину якоря), къ одному концу котораго приковываются рога, оканчивающіеся остроугольными треугольными плоскостями, наз. лапами или лемехами. Въ другой конецъ веретена (иначе наз. цѣлье) продѣвается кольцо (рымъ). Та часть якоря, гдѣ прикованы рога, называется пятка (морск. терм.). На волжскихъ деревянныхъ судахъ якоря употребляются четырехъ-рогіе, вѣсомъ отъ одного до восьмидесяти пудовъ, что состоитъ въ прямой зависимости отъ размѣра судна. На судахъ Маріинской системы якоря употребляются пяти-рогіе вѣсомъ не болѣе 15 пудовъ. На желѣзныхъ баржахъ якоря употребляются т. наз. адмиралтейскіе двухъ-рогіе вѣсомъ отъ 10 до 90 и даже до 135 пудовъ. Прежде на кабестанахъ и коноводныхъ машинахъ становые якоря были тоже двухъ-рогіе адмиралтейскіе вѣсомъ до 130 пуд. Къ такимъ якорямъ придѣлываются штоки, перпендикулярно плоскости рогамъ-лапъ, которые дѣлаются желѣзные и деревянные, длиною равной длинѣ веретена. Для деревянныхъ штоковъ на концѣ веретена (цѣлья) выковываются съ двухъ сторонъ заплечики (выступы), причемъ деревянный штокъ дѣлается изъ круглаго бревна и распиливается вдоль на двѣ равныхъ части; на срединѣ каждой половины дѣлаются вырубки (гнѣзда), которыми входятъ въ заплечики и такимъ образомъ обѣ половины его соединяются между собою и скрѣпляются желѣзными кольцами (бугеля) и сшиваются еще гвоздями. Если штоки желѣзные, то на концѣ веретена дѣлается круглое отверстіе, въ которое пропускается штокъ и укрѣпляется чекою (желѣзный клинокъ). Штокъ устраивается для того, чтобы ворочать (кантовать) якорь на лапу. Если бы штока не было, то якорь упалъ бы на грунтъ рогами плашмя и не сталъ бы забирать (см. забираетъ). Такимъ образомъ назначеніе штока состоитъ въ томъ, чтобы, когда якорь коснется дна, то заставитъ одну изъ лапъ упереться въ землю вертикально и силою собственной тяжести въ нее углубиться. Поэтому штоки и придѣлываются перпендикулярно рогамъ. Якоря на пароходахъ употребляются преимущественно системы Тротмана, которые существенно отличаются отъ обыкновенныхъ адмиралтійскихъ якорей тѣмъ, что имѣютъ поворотные рога. На концѣ веретена сдѣлана развилка, куда вставляются рога своей серединой и соединяются съ веретеномъ посредствомъ

болта, на развилинѣ (пяткѣ) сдѣлана скоба съ коушемъ, за который вчаливается сука (буйрепъ) (штокъ якоря укрѣпляется также, какъ и у адмиралтейскихъ якорей), перпендикулярно плоскостямъ роговъ-лапъ. На концѣ веретена вмѣсто рыма сдѣлана скоба, за которую крѣпится якорный канатъ (шейма). На нѣкоторыхъ пароходахъ употребляются якоря системы Мартенса, но эта система якорей мало употребляется на Волгѣ. Якоря этой системы состоятъ изъ трехъ частей: веретена, двухъ роговъ (лапъ) и изогнутаго штока. Якорь Мартенса изобрѣтенъ въ 1853 г., главное его отличіе отъ первыхъ двухъ системъ состоитъ въ томъ, что лапы и штокъ находятся въ одной плоскости, штокъ изогнутъ и концы его обращены къ рыму; концы, гдѣ пропущены лапы, имѣющія способность вращаться въ обѣ стороны до угла въ 40°, ложатся обѣ на дно и обѣ углубляются въ грунтъ. Якоря эти признаются удобными на рѣкѣ тѣмъ, что обѣ лапы уходятъ въ землю и не представляютъ опасности судну проломиться на него. Для опредѣленія вѣса якорей на Волгѣ вообще для рѣчныхъ судовъ до сихъ поръ опредѣленныхъ правилъ не существуетъ, какъ на морскихъ судахъ, гдѣ вѣсъ якорей опредѣляется величиной судна, измѣряемой его водоизмѣщеніемъ. На Волгѣ вѣсъ якоря даннаго судна опредѣляется точно такъ-же, какъ размѣръ цѣпного или пеньковаго каната, т. е. на основаніи практики судопромышленниковъ и судорабочихъ и опредѣляется: 1) величиною судна, 2) его конструкціей корпуса, 3) его грузоподъемностью, посадкою въ водѣ и 4) вышиною судна и размѣрами надпалубныхъ построекъ. Для примѣра приведемъ данныя изъ практическихъ опытовъ. На баржѣ длиною отъ 25 до 45 саж. вѣсъ якорей опредѣляется на одну погонную сажень длины судна по одному пуду якоря, наприм., на баржѣ въ 45 саженъ становой якорь ставится въ 45 пуд. и цѣпная шейма не толще $1^1/_2$ дюйма. На маленькихъ судахъ вѣсъ якоря опредѣляется по одному пуду на 1000 пудовъ груза. На буксирныхъ 100 сильныхъ пароходахъ вѣсъ якоря 20—22 пуда, цѣпной канатъ къ нему толщиною $^7/_8$ дюйма; на большихъ же буксирныхъ пароходахъ становой якорь 40—45 пудовъ, цѣпной канатъ толщиною въ 1 и $1^1/_4$ дюйма. На большихъ пассажирскихъ пароходахъ аиериканскаго типа, имѣющихъ высокія надстройки и большую грузоподъемность, вѣсъ якоря опредѣляется въ 45—50 пудовъ, цѣпной къ нему канатъ въ $1^1/_4$ дюйма. На большихъ желѣзныхъ баржахъ 70 саженъ длины и 10 саженъ ширины, съ грузоподъемностью 500—600 тысячъ пудовъ, становой якорь становится отъ 100 до 135 пудовъ и якорная къ нему цѣпь толщиною въ $1^3/_4$ и даже 2-хъ дюйм. На сплавныхъ бѣлянахъ длиною въ 45—50 саженъ, шириною 11 саж. и грузоподъемностью до 400 тысячъ пудовъ, при осадкѣ въ водѣ на 24—26 четвертей становой якорь ставится отъ 120 до 140 пудовъ, шейма къ нему пеньковая толщиною 18—20 дюймовъ въ окружности и подпускной якорь отъ 100 до 120 пудовъ, шейма къ нему пеньковая въ окружности 16—18 дюймовъ длиною, какъ и у станового якоря, 55 саж. Къ нѣкоторымъ двухъ-рогимъ адмиралтейскимъ якорямъ деревянные штоки придѣлываются къ пяткѣ веретена перпендикулярно къ плоскостямъ лапъ; въ этомъ случаѣ штокъ выдѣлывается изъ круглаго бревна или пластины, на серединѣ его дѣлается небольшая вырубка, которой штокъ вкладывается въ пятку веретена, съ другой стороны къ штоку придѣлываются дубовыя или березовыя двѣ пластины нѣсколько короче его, наз. пасынками, и нарѣзываются на веретено у роговъ, причемъ пасынки съ штокомъ крѣпятся желѣзными гвоздями и бугелями, иначе желѣзными кольцами. Якоря носятъ разныя названія, смотря по назначенію: становой, который подвѣшивается съ носу съ правой сто-

роны судна, подпускной,—подвѣшивающійся съ лѣвой стороны, причемъ вѣсъ его меньше станового на одну треть; кормовой, который подвѣшивается на кормѣ съ лѣвой стороны судна, запасные, рысковые, ходовыя и проч. Выдѣлка 4-хъ рогихъ якорей производится въ Россіи кустарями. Особенно это производство распространено въ Нижегородской губерніи, Семеновскомъ уѣздѣ. Якоря системы Тротмана, или, какъ ихъ наз. на Волгѣ, шарнирные, первоначально привозились въ Россію изъ Англіи и стоимость ихъ была 8 руб. пудъ; теперь такіе якоря выдѣлываются у насъ въ Россіи на механическихъ судостроительныхъ заводахъ и продаются по цѣнѣ 5 руб. и 5 руб. 50 коп. за пудъ.

Якуши. Такъ называютъ плотниковъ, которые на баржевыхъ постройкахъ занимаются обдѣлкой разныхъ предметовъ, требующихъ чистой работы, наприм., устройство каютъ, боковыхъ внутреннихъ щитовъ, ларей или загородокъ внутри баржи, шпилей, ухватовъ и проч. Такую подѣлку и называютъ якушевской работой.

Яма или **ямы**. Служащіе складомъ для налива нефти изъ судовъ ямы на Волгѣ находятся въ Астрахани на Заячьемъ островѣ; вырыты онѣ на берегу глубиною отъ одной сажени и болѣе и занимаютъ довольно большую площадь. Покрываются онѣ сверху шатромъ, т. е. скатомъ на двѣ стороны, толстымъ тесомъ и засыпаются сверху слоемъ земли. Въ эти ямы сливаютъ (перекачиваютъ) изъ судовъ нефть. Такія же ямы есть въ Батракахъ и Нижнемъ-Новгородѣ близъ Сормова. Ямы вмѣщаютъ въ себя до милліона пудовъ нефти. Въ послѣднее время ямы стали замѣняться желѣзными баками. Баки, поставленные группами на берегахъ рѣкъ, называются нефтяными и керосиновыми складами.

Яръ—мѣсто, гдѣ рѣка подмываетъ берегъ; обвалы же берега называются крутояромъ. Яры встрѣчаются на Волгѣ и притокахъ, очертанія ихъ большею частію вогнутое, въ видѣ полукруга, и состоятъ обыкновенно изъ рыхлыхъ, глинистыхъ и песчано-глинистыхъ наносовъ; рѣже яры состоятъ изъ одного песку. Въ весеннее время яры большею частію затопляются водою, процессъ же размыва береговъ происходитъ во время межени, когда рѣка входитъ въ свое ложе, т. е. въ берега.

Ячейка—то-же, что звено (см. звено).

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
198 г.

ОПЕЧАТКИ.

Стран.	Напечатано.	Слѣдуетъ читать:
86	6 стр. свѐрху: на плесу	на плесѣ
109	Затонъ Тундринскій расположенъ у берега р. Камы	Затонъ Тундринскій расположенъ на лѣвой сторонѣ р. Камы
113	7 стр. свер.: Зимовка у г. Рязини	Зимовка у г. Рязани
125	11 стр. снизу: и толщиною отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ дюйма	и толщиною отъ $^1/_2$ до $2^1/_2$ дюймовъ
126	8 стр. сн.: Нижегородской губерніи и уѣзда.	Нижегородской губерніи и уѣзда и въ с. Ратманихѣ Балахнинскаго уѣзда на заводѣ Смѣлова.
131	9 стр. сн.: до 3000 руб. въ годъ.	до 3000 руб. въ годъ при содержаніи отъ буфета.
133	13 стр. свер.: русскаго географическаго общества	русскаго географическаго общества; въ послѣднее время въ 1914 г. вышли лоцманскія карты устье Камы—Астрахань, изданныя М. П. С.
208	1 стр. сн.: нарѣзаются на бимсы на 2 фута,	нарѣзаются на бимсы на 2 дюйма
244	15 стр. сн.: (въ техникѣ клапана наз. поршнемъ)	(въ техникѣ стаканы наз. поршнемъ)
302	2 стр. сн.: ѣликвидироали	ликвидировали

Источники, служившіе пособіями при составленіи словаря:

Богуславскій—„Сбор. института инженеровъ П. С. Импер. Александра I“—1887 г.

Боголюбовъ—„Исторія корабля“—1880 г.

Верховскій—„Бѣляна“—1911 г.

В. Рагозинъ—„Волга“—1880 г.

В. Лахтинъ—„Значеніе водяныхъ путей и ихъ нужды“—1907 г.

„Библіотека для чтенія“ т. 93-й—1849 г.

Гацисскій—„Нижегородка“ 1875, 1876 и 1877 г.г.

15.
2858261877